TAMIL NADU LEGISLATURE LIBRARY
25 NOV 1982
MADRAS

தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை.

புதன்கிழமை, 1982 மார்ச் 24.

பங்குனி 11, துன்மதி—திருவள்ளுவர் 2013.

சென்னை, செயின்ட் ஜார்ஜ் கோட்டையிலுள்ள சட்டமன்றப் பேரவை மண்டபத்தில் காலை 9—00 மணி அளவில் மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் திரு. க. இராசாராம் அவர்கள் தலைமையில் பேரவைக் கூடியது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்:—

'' பீலிபெய் சாகாடும் அச்சிறும் அப்பண்டஞ்
சால மிகுத்துப் பெயின்.''

மயிலிறகு ஏற்றிய வண்டியே ஆனாலும், அந்தப் பண்டமும் (அளவோடு ஏற்றாமல்) அளவு கடந்து மிகுதியாக ஏற்றப்படு மானால், அந்த வண்டியின் அச்சு முறிந்து விடும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வினா எண்கள் 625, 626, 627 ஆகியவை கடைசியில் எடுத்துக் கொள்ளப்பெறும்.

1. வினாக்கள்—விடைகள்.

உடுக்குறியிட்ட வினாக்கள்.

வேளச்சேரி பகுதியில் வாழும் மக்களுக்கு குடிமனைப் பட்டா வழங்கும் திட்டம்.

***வினா எண். 628—திரு. பம்மல் நல்லதம்பி :** மாண்புமிகு வருவாய்த்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடை யளிப்பாரா—

(அ) வேளச்சேரி கக்கன் நகர், பெரியார் நகர், நேரு நகர் வாழ் மக்களுக்கு குடிமனைப்பட்டா வழங்கப்படுமா ?

(ஆ) ஆம் எனில், விவரம் என்ன ?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம் : (அ) மற்றும் (ஆ) : கேள்வியில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள பகுதிகள் '' பெரிய ஏரி '' என்று வகைப்பாடு செய்யப்பட்டுள்ளது. இப்பகுதிகளில் மழைக்காலங்களில் இரண்டு அடி முதல் மூன்று அடி வரை தண்ணீர்

தேங்கும். தண்ணீர் தேக்க அளவினைக் குறைப்பதற்கான முன் மொழிவு, சம்பந்தப்பட்ட துறைகளின் பரிசீலனையில் உள்ளது. அது முடிந்த பிறகே குடிமனைப்பட்டா வழங்குவது பற்றி நட வடிக்கை எடுக்க இயலும்.

திரு. எல். இளையபெருமாள் : தலைவர் அவர்களே, தண் ணீரைக் குறைத்ததற்குப் பிறகே, பட்டா வழங்கப்படும் என்று அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். குறிப்பிட்ட காலங்களில் தான் அங்கே தண்ணீர் நிற்கிற நிலை ஏற்பட்டிருக்கிறது. கிட்டத் தட்ட ஆறாண்டுக் காலம் இப்படிப்பட்ட நிலை இருந்து கொண் டிருக்கிறது. கலெக்டர், தாசில்தாரை வைத்துப் பார்த்தார்கள். ஆனால், இன்றுவரை ஒருவிதமான நடவடிக்கையும் எடுக்கப் படாமல் இருக்கிறது. ஆகவே, இந்த ஆண்டு முடிவிற்குள்ளாவது தற்போதைய நிலைமை நீக்கி அவர்களுக்குப் பட்டா கிடைக்க ஏற்பாடு செய்யப்படுமா ?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம் : குறிப்பிட்ட காலத்தில் தான் தண்ணீர் பிடிப்பு என்பது உண்மை. அந்தக் குறிப்பிட்ட காலத்தில் தண்ணீர் பிடிக்கிறபோது 2 அடியிலிருந்து மூன்று அடி வரை தண்ணீர் இருக்கிறது. இப்படியிருக்கும் போது வீடு கட்டமுடியாது என்பதை உறுப்பினர் அவர்கள் உணர்வார்கள் என்று நான் கருதுகிறேன். அது பெரிய ஏரி. அது பெரிய ஏரி என்பதால் தண்ணீர் குறைந்துவிட்டால் அந்த ஏரி சம்பந்தப்பட்ட ஆயக்கட்டுகள் பாதிக்கப்படுமா என்பதையும் யோசிக்கவேண்டியிருக்கிறது. பட்டா கொடுத்து விட்டால் உடனடியாக ஆயக்கட்டுகள் பாதிக்கும்போது உச்சநீதிமன்றம் வரை செல்லக்கூடிய வாய்ப்பு இருக்கிறது இன்றைய சட்டதிட்டங்கள்படி, ஆகவே இவைகளை எல்லாம் வகைப்படுத்திச் ஒழுங்காகச் செய்யவேண்டும் என்பதில் அரசு தீவிர முயற்சி எடுத்துக்கொள்கிறது. விரைவில் இதற்கு ஆவன செய்யப்படும்.

திரு. தி. கா. நல்லப்பன் : நீர்குறைந்த பின்பு குடியிருப்பு மனைப்பட்டா கொடுப்பதாக அமைச்சர் அவர்கள் குறிப்பிட் டார்கள். இதுபோல் மீண்டும் மழைக்காலங்களில் மழை பெய்து நீர் அதிகமாக வந்தால் குடியிருப்பு வசதி ஏற்படுமா? ஆகவே அதற்குப் பதிலாக வெறு இடங்களுக்கு மாற்றிக்கொடுக்க ஆவன செய்யப்படுமா?

மாண்புமிகு. திரு. எஸ் டி. சோமசுந்தரம் : வேறு இடத்திற்கு மாற்றிக் கொடுப்பதற்கு சென்னைக்கு அருகாமையில் இடம் இல்லை என்பது உறுப்பினர்களுக்கு தெரியும். மழைக் காலங்களில் தண்ணீர் தேக்க அளவினைக் குறைத்து பட்டா கொடுக்க அரசு யோசித்துக் கொண்டிருக்கிறது.

1982 மார்ச் 24]

திரு. து. இராசரத்தினம் : மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் சொல்கிற நேரத்தில் மண்ணை நிரப்பிய பின்னர் பட்டா கொடுக்கப்படும் என்று சொன்னார்கள். இதுவரை மண்ணை நிரப்புவதற்கு,2 ,3, அடிகள் உயரும் அளவிற்கு ஏதாவது திட்டங்கள் உண்டா? அப்படியில்லையென்றால, அவர்களுக்கு பட்டா கொடுத்து விட்டால் அவர்கள் மண்ணை நிரப்பி அதன் மூலம் வாழ்க்கை நடத்த அது ஏதுவாக அமையாதா?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம் : மண்ணை நிரப்புகிற என்ற வார்த்தையையே நான் சொல்லவில்லை. மண்ணை நிரப்புவது என்பது வேறு, தண்ணீர் பிடிக்காமல் வழிவகை செய்வது என்பது வேறு. மண்ணை நிரப்பவே முடியாது அங்கே. அந்த இடத்தைநான் அதிகாரிகளோடு பார்த்து விட்டு வந்திருக்கிறேன். அங்கேமண்ணைப் போட்டு நிரப்பவே முடியாது. தண்ணீர் பிடிக்காமல் அதற்கு போக்கிடம் ஏற்படுத்த முடியுமா என்பதை அரசு யோசித்துக் கொண்டிருக்கிறது.

பள்ளி, கல்லூரி மாணவ, மாணவியர்களுக்கு முதல் உதவி பயிற்சியை கட்டாயமாக போதிக்கும் திட்டம்.

*வினா எண் 629—வேடசந்தூர்வி. திரு. பி. பாலசுப்பிரமணியன்: மாண்புமிகு கல்வி அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) தமிழகத்தில் உள்ள பள்ளிகள், கல்லூரிகளில் பயிலும் மாணவ, மாணவியர்களுக்கு முதல் உதவி பயிற்சியை கட்டாயமாக போதிக்க அரசு பரிசீலிக்குமா ?

மாண்புமிகு திரு. செ. அரங்கநாயகம் : 4, 5, 7 வகுப்புகளில் அறிவியல் பாடத் திட்டத்தின் கீழ் முதலுதவியைப் பற்றிக் கற்றுத் தரப்படுகிறது. மேலும் மாணவர்களின் உபயோகத்திற்கென முதலுதவிப் பொருள்களும் மருந்துகளும் அடங்கிய முதலுதவிப் பெட்டி வைத்தல், ஒவ்வொரு வகுப்புக்கும் முதலுதவிக்கென முதலுதவிபெட்டி வைத்திருத்தல், முதலுதவி அவ்வப்போது செய்ததைக் குறித்து ஒரு குறிப்புப் புத்தகம் வைத்திருத்தல் ஆகியவற்றில் 7 ஆம் வகுப்பிலேயே பயிற்றுவிக்கப்படுகிறது. எட்டாம் வகுப்பு ஆங்கிலப் பாட நூலிலும் முதலுதவி பற்றிய பாடம் ஒன்று உள்ளது. முதலுதவியைப் பற்றி இவ்வாறு கீழ் வகுப்புகளிலேயே நன்கு தெரிந்து கொள்ள வகை செய்யப்பட்டுள்ளதால் பள்ளிகளில் உயர் வகுப்புகளிலும் கல்லூரிகளிலும் முதல் உதவிப் பயிற்சியைக் கட்டாயமாகப் போதிப்பது தேவையெனக் கருதப்படவில்லை.

மோட்டாரக நூல் கைத்தறிக்கு நியாயவிலையில் வழங்கும் திட்டம்

*வினா எண் 630—திரு. பி. ஈஸ்வரமூர்த்தி என்சிற சொரணம் : மாண்புமிகு கல்வி அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) மோட்டாரக நூலை நியாய விலையில் கைத்தறிக்கு விநியோகிக்க தகுந்த ஏற்பாடு செய்யுமாறு மாநில அரசு மத்திய அரசைக் கேட்டுள்ளதா ?

(ஆ) ஆம் எனில், இது பற்றிய விவரம் என்ன ?

(இ) மத்திய அரசிடமிருந்து என்ன பதில் வந்துள்ளது ?

மாண்புமிகு திரு. செ. அரங்கநாயகம்: (அ) ஆம்

(ஆ) மற்றும் (இ) கைத்தறித் தொழிலில் ஈடுபட்டுள்ள நெசவாளர்களுக்கு பாதிப்பு ஏற்படாமல் இருக்க தமிழக அரசு 1981ஆம் ஆண்டு ஜூன் திங்கள் முதல் 10,000 மோட்டா ரக நூல் பேல்களை தேசிய பஞ்சாலைக் கழகத்தின் கீழ் இயங்கும் நூற்பாலைகள் மூலம் நியாயவிலையில் சப்ளை செய்யுமாறு, மத்திய அரசின் கீழ் இயங்கும் கைத்தறி அபிவிருத்தி ஆணையாளரை கேட்டுக் கொண்டது. தனியார் துறையில் உள்ள நெசவாளர்களுக்கு மோட்டா ரக நூல் விநியோகிப்பதற்காக மத்திய அரசு ஒரு திட்டத்தை வகுத்து அமுல் படுத்தியது. அதன்படி ஜூலைத் திங்கள் 1981 ஆம் ஆண்டு முதல் 4,565 பேல் மோட்டா ரக நூல் ஒதுக்கீடு பெறப்பட்டு தனியார் துறை நெசவாளர் சங்கங்களுக்கு விநியோகம் செய்யப்பட்டு வருகிறது.

திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஹேண்ட்லூம் கார்ப்பரேஷன் என்ற ஒரு ஸ்தாபனத்தை ஏற்படுத்துவதற்கு 50 இலட்சம் ரூபாய் தமிழக அரசு கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டதாகவும், அதைத் தமிழக அரசு கொடுத்திருக்கிறதா ? அதேபோன்று, இன்று இந்த ஹேண்ட்லூம் சென்டரில் வேலை செய்யக் கூடிய ஆட்களுக்கு கன்செஷன் முறையில் கொடுக்க வேண்டுமென்று கோரிக்கை கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றது என்று தெரிய வருகிறது. அவர்களுக்கு அதற்கான ஏற்பாடுகள் செய்து கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறதா ?

மாண்புமிகு திரு. செ. அரங்கநாயகம் , மாண்புமிகு தலைவர் அவர்களே, அதற்குத் தனி கேள்வி கேட்குமாறு கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

1982 மார்ச் 24]

திரு. செ. சிவசாமி: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மோட்டா ரக நூல் என்பது எந்தெந்த நம்பர் நூல்களுக்கு ஒதுக்கப்படுகிறது என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்?

மாண்புமுகு திரு. செ. அரங்கநாயகம்: மாண்புமிகு தலைவர் அவர்களே, 20 எஸ், 2/17 எஸ், 40 ஆம் நெம்பர்.

1981 ஆம் ஆண்டு நடைபெற்ற மேல்நிலைப் பள்ளித் தேர்வின் முடிவுகள்.

*வினா எண் 631—திரு. மு. அப்பாதுரை: மாண்புமிகு கல்வி அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா:—

1981 ஆம் ஆண்டு மார்ச் திங்கள் நடைபெற்ற மேல்நிலைப் பள்ளி அரசு தேர்வில் சுமார் 2,000 மாணவர்களுக்கு இன்னும் முடிவுகள் அறிவிக்கப்படாமல் இருப்பது உண்மையா?

மாண்புமிகு திரு. செ. அரங்கநாயகம்: 1981 ஆம் ஆண்டு ஏப்ரல் திங்களில் நடந்த மேல்நிலைத் தேர்வு எழுதிய மாணவர்களில், ஒன்பது பேருக்கு மட்டுமே இன்னும் முடிவுகள் அறிவிக்கப்படாமல் உள்ளன.

திரு. தி. கா. நல்லப்பன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அறிவிக்கப்படாத முடிவுகள் இன்னும் 9 பேர்கள் என்று அமைச்சர் அவர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். ஆனால், அந்த மாணவர்களுக்கு குறிப்பிட்ட கால கட்டத்தில் அறிவிக்கப்படாதது ஏன் என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்?

மாண்புமிகு திரு. செ. அரங்கநாயகம்: மாண்புமிகு தலைவர் அவர்களே, அறிவிக்கப்படாததற்குக் காரணம், தேர்வுத் துறையிலே இருக்கின்றவர்கள் சரியாக வேலை செய்யாததன் காரணமாக அறிவிக்கப்படவில்லை என்று மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் நினைக்கக்கூடும். ஆனால் அப்படியல்ல. அந்தக் காரணங்களை நான் இங்கே சொல்ல வேண்டும்:

(1) 43 மாணவ மாணவியர் தேர்வு எழுதுவதில் ஒழுங்கீனச் செயல் புரிந்ததாக சம்பந்தப்பட்ட தலைமைக் கண்காணிப்பாளர்கள் கொடுத்த புகாரின்மேல் மேல் நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டது. அதனால் அவர்களின் முடிவுகள் அறிவிக்கப்படவில்லை.

(2) 56 மாணவர்கள் தாங்கள் மேல்நிலைத் தேர்வுக்கு இதற்கு முன்பு வந்திருந்தார்கள் என்பதற்கும், ஏப்ரல் 1981 தேர்வுக்கு வர தகுதியுள்ளவர்கள் என நிர்ணயிக்க பழைய மதிப்பெண் சான்றிதழ் அனுப்பாததால் அவர்களின் தேர்வு முடிவுகள் அறிவிக்கப்படவில்லை.

(3) 35 மாணவர்கள் அரசு ஆணையை மீறி தேர்ச்சியடைந்த பாடங்களுக்கு மறுபடியும் வருகை தர விண்ணப்பம் அனுப்பியதால் அம்மாணவர்களிடமிருந்து விளக்கம் கேட்டு அவர்களின் விளக்கம் வராமையால் தேர்வு முடிவுகள் அறிவிக்கப்படவில்லை.

அதற்குக் காரணம், பி.யு.சி. தேர்வில் சென்னை போன்ற நகரங்களிலே இருக்கின்றவர்கள் 50 மார்க்கு வாங்கி பாஸ் செய்துவிட்டாலுங்கூட, மறுபடியும் இரண்டாவது முறை எழுதி 80, 90 மார்க்குகள் வாங்கி பி.ஈ. அல்லது எம்.பீ.பீ.எஸ். க்கு மனு போட்டு, அந்த மார்க்கின் அடிப்படையிலே, முதல் தடவையாக பாஸ் செய்தவர்களைவிட, இவர்கள் முன்னுரிமை பெறும் தப்பான பழக்கம் இருந்துக் கொண்டு வந்தது.

[முற்பகல் 9-10]

நாம் அதை ஹையர் செகண்டரியிலே எடுத்துவிட்டோம். ஆனால் அதையும் மீறி டிபார்ட்மெண்டிற்குத் தெரியாமலே எழுதியிருக்கிறார்கள்.

(4) மேல்நிலைப்பள்ளிகளில் பயிலாமல் நேரடியாக மேல்நிலைத் தேர்விற்கு விண்ணப்பம் செய்திருந்தனர்.

(5) 242 மாணவர்களுக்குத் தேர்வு மையத்திலிருந்தும் பள்ளிகளிலிருந்தும் தேர்வுக்குரிய சில தகவல்கள் வரவில்லை. சில தகவல்கள் வரவில்லையென்றால் கம்ப்யூட்டரிலே சரியாக ரிசல்ட் போடமுடியாது.

(6) 6 மாணவர்கள் நேரிடையாகத் தனித் தேர்வுகளாக மனுச் செய்துகொண்டபோது அவர்கள் படித்த மற்ற மாநிலப் பள்ளிகளின் சான்றிதழ்கள் மதிப்பீடு செய்யப்பட்டு அவர்கள் அனுப்பவில்லை. இங்கே இருக்கின்ற எஸ் எஸ் எல்.சி.-க்கு அவர்கள் படித்த எஸ்.எஸ்.எல்.சி. ஈக்குவல் என்று சர்டிபிகேட் தர வேண்டும். அதுதரவில்லை.

(7) 2 மாணவர்கள் தேர்வுக்கு மனு அனுப்பாமல் தேர்வு மையத்திற்கு நேரிடையாக சென்று அங்கு தான் தேர்வுக்கு மனுச் செய்துள்ளதாக எழுதிக்கொடுத்து தேர்வு எழுதியுள்ளார்கள், அவர்கள் தேர்வு மனு செய்து கொண்டதற்கான அத்தாட்சி கேட்டு அதற்கான சரியான தகவல்கள் அவர்களிடம் இருநது வரவில்லை.

(8) தங்களின் சான்றிதழ்களில் அதிகாரமற்ற முறையில் திருத்தங்கள் செய்துள்ளார்கள்.

1982 மார்ச் 24]

(9) 96 மாணவர்களுக்கு சான்றிதழ்கள் அனுப்பப்பட்டு இருக்கிறது. அவர்கள் மனுவில் குறிப்பிட்ட விலாசத்தில் இல்லை என்ற காரணத்தினால் அரசுத் தேர்வுகள் அலுவலகத்திற்கு சான்றிதழ்கள் திருப்பி அனுப்பப்பட்டுவிட்டன.

(10) 9 மாணவர்கள் நிர்ணயிக்கப்பட்ட தேர்வு கட்டணம் செலுத்த வில்லை. தேர்வுக் கட்டணம் செலுத்திய கருவூலச் சீட்டும் அனுப்பவில்லை.

இப்போது இருக்கின்ற அந்த ஒன்பது மாணவர்கள் ஒழுங்கீனச் செயல்களில் ஈடுபட்டதாலும் மதிப்பெண் சான்றிதழ்களில் அதிகாரப் பூர்வமற்ற முறையில் திருத்தங்கள் செய்துள்ளதாலும் அவர்கள் மீது கடுமையான முறையில் ஒழுங்கு நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டு வருகின்றன என்று தகவல் தெரிவிக்கப்பட்டிருக்கிறது.

திரு. ஏம். சின்னசாமி : தலைவர் அவர்களே, மேல்நிலைப் பள்ளித் தேர்வானாலும் மற்ற தேர்வானாலும் தேர்வு முடிவுகள் தெரிவதற்கு சற்றுக் காலதாமதம் ஆகிறது. இந்தக் கால தாமதத்தைத் தவிர்க்கும் முறையிலே தேர்வு தேதி எப்படி அறிவிக்கப்படுகிறதோ அதைப்போன்று தேர்வு முடிவுகள் தேதி எப்போது வரும் என்பதையும் அறிவிப்பதற்கு அரசு நடவடிக்கை எடுக்குமா ?

மாண்புமிகு திரு. செ. அரங்கநாயகம் : தலைவரவர்களே, அந்தப் பழக்கம் நாம் வைத்துக்கொள்ளவில்லை. இதற்கு முன்னாலே தேர்வு முடிவுகள் அறிவிக்கப்பட்ட நாட்களைவிட சென்ற ஆண்டு நாட்களை நாம் குறுக்கியிருக்கிறோம். இந்த ஆண்டு இன்னும் அதைக் கொஞ்சம் குறுக்குவதற்கு நாம் ஏற்பாடு செய்கிறோம். அனுபவத்தின் அடிப்படையில் காலதாமதத்தைக் குறைப்பதற்கு நடவடிக்கைகளை அரசு ஒவ்வொரு ஆண்டும் எடுத்து வருகிறது.

திரு. ஏ. சி. சண்முகம் : தலைவர் அவர்களே, தேர்வு நேரங்களிலே ஆசிரியர்கள் விடுப்பு—லீவு—போட்டுவிடுகிறார்கள். ஆகவே தேர்வு காலங்களிலே எந்தப் பணியாக இருந்தாலும் ஆசிரியர்கள் விடுப்புப் போடுவது தவிர்க்கப்படுமா ?

மாண்புமிகு திரு. செ. அரங்கநாயகம் : லீவு எடுப்பது என்பது பல்வேறு காரணங்களுக்காக ஆசிரியர்கள் எடுக்கலாம். நாம் அனுமதி தந்துதான் தீரவேண்டும். ஆனால் நம்முடைய பரிட்சைகளை நடத்த முடியாத அளவுக்கு ஏதாவது எடுப்பார்களானால் அதுபற்றி அரசு பரிசீலித்து நடவடிக்கை எடுக்கும்.

1982 மார்ச் 24

ஆர் எஸ் மங்கலம் மேல்நிலைப் பள்ளியில் தேசிய மாணவர் ஆரம்பிக்கும் திட்டம்

*வினா எண் 632—திரு. செ. சிவசாமி: மாண்புமிகு கல்வி அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) ஆர். எஸ். மங்கலம் மேல்நிலைப் பள்ளியில் N.C.C. ஆரம்பிக்கும் உத்தேசம் உண்டா ?

(ஆ) ஆம் எனில் என்ன நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டுள்ளது ?

மாண்புமிகு திரு. செ. அரங்கநாயகம் : (அ) மற்றும் (ஆ) : ஆர். எஸ். மங்கலம் மேல்நிலைப்பள்ளியிலிருந்து தேசிய மாணவர் படை ஆரம்பிப்பதற்கு விண்ணப்பம் பெறப்பட்டுள்ளது. ஆனால் போதுமான படை ஒதுக்கீடு இல்லாமையால் இப்போது ஆரம்பிக்க இயலாது. புதுடெல்லியிலுள்ள தேசீய மாணவர் படை இயக்குநர் தலைவர் அலுவலகத்திலிருந்து தமிழக தேசீய மாணவர் படைக்கு கூடுதலான படை ஒதுக்கீடு (additional troop allotment) பெறப்பட்டால், இம்மாதிரியான மற்ற பள்ளிகளின் கோரிக்கைகளுடன் இப்பள்ளியின் கோரிக்கையும் பரிசீலிக்கப்படும்.

திரு. செ. சிவசாமி: தலைவர் அவர்களே, ஆர். எஸ். மங்களம் பள்ளியிலும் சரி, சுற்றுப்புறத்திலே இருக்கின்ற உயர் நிலைப்பள்ளியிலும் சரி அந்தப் பகுதியிலே என்.சி.சி. இல்லாத தன் காரணத்தால் அரசு மீண்டும் பரிசீலனை செய்து அதைக் கொண்டு வர ஏற்பாடு செய்யுமா ?

மாண்புமிகு திரு. செ. அரங்கநயகம் : தலைவர் அவர்களே, நாம் அதிகமான அளவில் நடத்தவேண்டுமென்றுதான் விரும்புகிறேன். ஆனால் அது மத்திய அரசினுடைய அனுமதியைப் பெற்றுத்தான் செய்யப்பட வேண்டும். நாம் அதைக் கேட்டுக் கொண்டிருக்கிறோம். அதிகமாக தேசிய மாணவர்கள் படையை அவர்கள் அனுமதிப்பார்களானால் நாம் இதுபோன்ற பள்ளிகளுடைய கோரிக்கையை ஆலோசிக்கலாம்.

திரு. கே. தனக்கோடித் தேவர் : தலைவர் அவர்களே, நாம் குடும்ப நலத் திட்டத்தைத் தீவிரப்படுத்தி வருகின்ற நேரத்திலே பிற்காலத்திலே நாட்டிறகுப் பாதுகாப்பு தேவைப் படும் என்பதால் கட்டாயமாக மாணவர்களுக்கு இராணுவப் பயிற்சி அளிப்பதற்கு அரசு முன் வருமா ?

மாண்புமிகு திரு. செ. அரங்கநாயகம் தலைவர் அவர்களே, இப்போது இருக்கின்ற நிலைபில்நாம் கட்டாயப்படுத்த முடியாது. அதுமட்டுமல்ல, இப்போது இருக்கின்ற தேசிய மாணவர் படையில் உள்ள மாணவர்களின் எண்ணிக்கையை அதிகப்படுத்துவ

1982 மார்ச் 24]

தற்கே மத்திய அரசு அனுமதிக்காமல் இருக்கிறபோது எல்லா மாணவர்களுக்கும் தேசிய மாணவர் படை பயிற்சி அளிக்க வேண்டுமென்று கேட்டால் நிச்சயமாக அவர்கள் தர மாட்டார்கள். அதிகப்படுத்த வேண்டுமென்று சொல்கிறபோது அனுமதித்தால் அதிகப்படுத்தலாம்.

திரு. உ. சுப்பிரமணியன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாணவர்கள் மத்தியில் ஒழுங்கீனம் அதிகமாகி கட்டுப்பாடற்ற நிலையில் அவர்கள் இருக்கிறதால், மத்திய அரசிடமிருந்து நிதி குறைவாக வந்திருந்தாலும், மாணவர்களிடத்தில் ஒழுங்கையும், கட்டுப்பாட்டையும் வளர்க்கும் விதத்தில் மாநில அளவிலே ஸ்கவுட் மூவ்மெண்ட்ஸ் போன்ற பயிற்சியை அமுல் படுத்த அரசு முன்வருமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. செ. அரங்கநாயகம் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கல்லூரிகளிலே பாடங்களைத்தான் நாம் கட்டாயப் படுத்திக் கொண்டு வருகிறோம். ஒழுங்கீனத்தையும், கட்டுப்பாடற்ற தன்மையும் குறைப்பதற்கு சில இயக்கங்களை ஆரம்பிக்க வேண்டுமென்று ஆரம்பிக்கிறோம் அதிலே ஒன்று என்.சி.சி. அது டிபென்ஸ் சம்பந்தமான பயிற்சியாக இருப்பதால் இதற்கு மத்திய அரசிடமிருந்து அனுமதி பெறவேண்டும். துப்பாக்கியெல்லாம் கொடுத்து பயிற்சி தர வேண்டியிருக்கிறது. அதற்கு அடுத்து என்.எஸ்.எஸ். அதிலே மாணவர்கள் சேர்ந்து மக்களுக்கு தொண்டு செய்வதன் மூலமாக கட்டுப்பாடு மட்டும் அல்லாமல் மக்களுடன் சேர்ந்து தங்களை ஐக்கியப்படுத்திக் கொள்கிறார்கள். ஸ்கவுட்டிலே கூட மேல்நிலை பயிற்சியை நாம் தரலாம். இருப்பினும் அவர்களாக இஷ்டப்பட்டு வருகிறபோது நாம் பயிற்சி அளித்தால் தான் அது வெற்றி பெறுமே தவிர நாம் கட்டாயப்படுத்துவது சரியாக இருக்காது. மாணவர்கள் அவர்களாக முன்வர வேண்டும். மாணவர்கள் ஏதாவது ஒரு பயிற்சியில் இருப்பது அவர்களுடைய எதிர்கால வாழ்க்கைக்கு அல்லது வேலைவாய்ப்பு தேடிச் செல்கிறபோது உதவியாக இருக்கும்.

திரு. ப. நெடுமாறன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, என்.எஸ்.எஸ்.-ல் மாணவர்கள் எண்ணிக்கையை அதிகப்படுத்துவதற்கு மத்திய அரசு அனுமதி தரவில்லையென்று அமைச்சர் அவர்கள் தெரிவித்தார்கள். என்ன காரணத்தாலே அனுமதி தரவில்லை ? இந்த நிலையில் தமிழ்நாடு கேட்டகார்ப்ஸ் என்று தமிழ்நாடு அரசு சார்பிலே ஆரம்பிக்க திட்டம் இருக்கிறதா ?

மாண்புமிகு திரு. செ. அரங்கநாயகம் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தமிழ்நாடு கேடட் கார்ப்ஸ் என்று நாம் தனியாக ஒரு படையை ஆரம்பிப்பது அவ்வளவு வரவேற்

கக்கூடிய கருத்தாக படவில்லை. இந்த தேசிய மாணவர் படை மூலம் கிடைக்கக்கூடிய பயிற்சி அதிகப்படியான மாணவர்களுக்கு கிடைக்க வேண்டும் என்பதை இந்த அரசு ஏற்றுக்கொள்கிறது. எல்லா மாணவர்களுக்கும் கொடுத்தால் கூட இந்த அரசு மகிழ்ச்சி அடைகிறது. அதற்கு பயிற்சி தரவேண்டிய பொறுப்பு என்.எஸ்.எஸ். டைரக்ட்டரேட் வசம் இருக்கிறது. அது ஒரு சென்ட்ரல் கவர்ன்மெண்ட் அமைப்பாகும். ஆகவே அவர்கள் அகில இந்திய அளவிலே தான் இந்த ஒதுக்கீட்டை செய்து கொண்டு வருகிறார்கள். நாம் அதிகம் கேட்கிறோம் அவர்கள் கொடுத்தால் எண்ணிக்கையை அதிகப்படுத்துவதற்கு முயற்சியை மேற்கொள்வோம்.

பெண்கள் சம்பந்தப்பட்ட வழக்குகளை விசாரிப்பதற்கான நீதிமன்றங்கள்.

வினா எண் 633: திரு. ஏ. எம். சேதுராமன் : மாண்புமிகு கூட்டுறவு சட்ட அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) பெண்கள் சம்பந்தப்பட்ட வழக்குகள் விசாரணைசெய்ய குற்றவியல் நீதி மன்றங்கள் ஏற்படுத்தும் உத்தேசம் அரசிடமுள்ளதா ?

(ஆ) மாவட்டங்கள் ரீதியில் அவைகள் கொண்டுவர முயற்சிகள் மேற்கொள்ளப்படுமா ?

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன் :

(அ) மற்றும் (ஆ) இச்செயற்குறிப்பு அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளது.

திரு. ஏ. எம். சேதுராமன் : மாண்புமிகு பேரவைத்தலைவர் அவர்களே, பெண்களுக்காக குற்றவியல் நீதிமன்றங்கள் ஏற்படுத்தும்போது ஐட்ஜ்களாக இருக்கிறவர்கள் பெண்களாக நியமிக்கப்படுவார்களா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நீதிபதிகள் பெண்களாகத் தான் இருக்க வேண்டுமென்ற அவசியமும் இல்லை; அதற்கு சாத்தியக்கூறும் இல்லை. பெண்கள் நீதிபதியாக இருக்கிற பகுதிகளிலே அதுபற்றி பரிசீலிக்கப்படும்.

திரு. ஏ. எம். சேதுராமன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பெண்கள் குற்றவாளிகளாக கருதப்பட்டு அவர்களை காவல் நிலையங்களிலிருந்து அழைத்துச் செல்லும்போது பெண் காவலர்களை வைத்து அழைத்துச் செல்லப்படுமா ? அதேபோல

விசாரணைக்காக கோர்ட்டுகளுக்கு அழைத்து செல்லும் பெண் காவலர்களுடைய காவலில் இருக்க அனுமதி தரப்படுமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்களுடைய நல்ல ஆலோசனையை அரசு பரிசீலிக்கும்.

திரு. பி. எம். தங்கவேல்ராஜ் : மாண்புமிகு பேரவைத்தலைவர் அவர்களே, பெண்கள் சம்பந்தப்பட்ட வழக்குகளை விசாரணை செய்வதற்கு தனி கோர்ட் அமைக்கவிருப்பதாக சொல்லியிருக்கிறார்கள். பெண்கள் சம்பந்தப்பட்ட வழக்குகளை இன்-கேமரா முறையிலே விசாரிப்பதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்படுமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இன்-கேமரா முறையை பொறுத்தவரையில் ஏற்கனவே சட்டத்திலே வழிவகை இருக்கிறது. It is left to the diseretion of the Judiciary[அது டிஸ்கிரிஷன் என்ற அளவிலே இருக்கிறதால் பல இடங்களில் பெண்களே முன் வந்து பெண்கள் சார்பிலே வழக்குரைஞர்களை வைத்து இன்-கேமரா முறையிலே விசாரிக்க வேண்டுமென்று சொன்னால் அந்த முறையிலே விசாரிக்கலாம். அவ்வாறு கேட்கவில்லையென்றால் நடக்காமலும் போய்விடுகிறது. உயர்நீதிமன்றத்தோடு அரசு இதுபற்றி கலந்து இன்-கேமராவிலே முடிந்த அள்விற்கு அதிகப்படியான பெண்கள் வழக்குகளை நடத்துவதற்கு வாய்ப்பளிக்கவேண்டும் என்று அரசு கேட்கும்.

(முற்பகல் 9-20)

திரு. இரா. தாமரைக்கனி : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நீதிதுறை மற்றும் எல்லாத் துறைகளிலும், பெண்கள் அதிக அளவில் புகுத்தப்படுவதால், 'ஆரவல்லி இராஜ்யம்' ஏற்பட்டு, பெண்களுக்கு ஆண்கள் அடிமை என்ற அபாயம் ஏற்படாத என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பெண்களுக்குத் தேவையான பிரதிநிதித்துவமே இல்லை என்பதுதான் குறையாக இருக்கிறது.

மதுராந்தகம் நகராட்சிக்குப் பாதுகாக்கப் பட்ட குடிநீர் வழங்கும் திட்டம்.

வினா எண் 634:— திரு எஸ். டி. உகம்சந்த் ; மாண்புமிகு தொழிலாளர் நலத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா —

(அ) மதுராந்தகம் நகராட்சிக்கு பாதுகாக்கப்பட்ட குடிநீர் வழங்கும் திட்டம் எப்போது பூர்த்தியாகும் ?

(ஆ) திட்ட மதிப்பீடு எவ்வளவு?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். இராகவானந்தம் :

(அ) இத் திட்டம் மார்ச், 1982 இறுதியில் பூர்த்தியாகும் என எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

(ஆ) இத் திட்டத்திற்கு மதிப்பீடு ரூ. 32.92 இலட்சங்களாகும்.

திரு. எஸ். டி. உகம்சந்த் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த அரசு மதுராந்தகம் நகரத்தில் உள்ள குடிநீர்ப் பிரச்னையைத் தீர்த்துவைத்திருப்பதற்கு என்னுடைய நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். அதே நேரத்தில் இந்தத் திட்டம் மூன்று கிணறுகளைக் கொண்டு ஆரம்பிக்கப்படவேண்டுமென்று மதிப்பீடு செய்யப்பட்டது. ஆனால் இரண்டு கிணறு வேலைகள் தான் இதுவரையில் பூர்த்தியாகியிருக்கிறது. மேலும், மூன்றாவது கிணறு வேலை பூர்த்தியாக்கப்படவில்லையென்று தெரிகிறது. அதையும் பூர்த்தி செய்வார்களா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். இராகவானந்தம் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே. எல்லா வேலைகளையும் பூர்த்தியாக்கி, மார்ச் இறுதிக்குள் தண்ணீர்கொடுக்க முழுமையான ஏற்பாடு செய்யப்படும் என்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன், மதிப்பீடு ரூ. 32.92 இலட்சங்கள் என்றாலும், இப்பொழுதே ரூ. 27.23 இலட்சம் ஆகியிருக்கிறது; ரூ. 5 இலட்சம் அதிகமாகவே கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது என்பதை மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்களுக்குத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. எஸ். டி. உகம்சந்த் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, வீடுகளுக்குக் குடிநீர் இணைப்பு எப்பொழுது கொடுக்கப்படும் ? இதற்காக யாருக்கு உரிமம் வழங்கப்படும் என்று அறிய விரும்புகிறேன் ?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். இராகவானந்தம் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஆங்காங்குள்ள அதிகாரிகளுக்கு ஹவுஸ் கனெக்‌ஷன்ஸ் வேண்டுமென்று மனு செய்தால் **அதன்** மெரிட்ஸ் மீது அவர்கள் கவனிப்பார்கள்.

வேலூர் காசநோய் மருத்துவமனையில் தொழிலாளர்களுக்கென் தனிப்பிரிவு ஏற்படுத்தும் திட்டம்.

வினா எண் 635—திரு. கே. ஆர். சுந்தரம்: மாண்புமிகு தொழிலாளர் நலத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா :—

(அ) தொழிலாளர் நல வாரியத்தின் 13 ஆவது கூட்டத்தின் 3 ஆவது தீர்மானத்தின்படி வேலூர் காசநோய் மருத்துவமனையில் தொழிலாளர்களுக்கென தனி பிரிவு ஏற்படுத்தப்பட்டுள்ளதா ?

(ஆ) ஆம் எனில் எத்தனைப் படுக்கைகள் ஒதுக்கப்பட்டுள்ளன ?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். இராகவானந்தம் :

(அ) மற்றும் (ஆ) தமிழ்நாடு தொழிலாளர் நல வாரியத்தின் 13 வது கூட்டத்தின் 3வது தீர்மானத்தின்படி வேலூர் காசநோய் மருத்துவமனையில் தொழிலாளர்களுக்கென 24 படுக்கைகள் கொண்ட தனிப்பிரிவு ஏற்படுத்துவதற்கான செயற்குறிப்பு அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளது.

டாக்டர் கே. சௌரிராஜன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, சில தொழில்கள் அபாயகரமான தொழில்கள் ஹஸார்டுவஸ் இன்டஸ்ட்ரீஸ். அந்தத் தொழில்கள் செய்வதன் மூலமாகக் காச நோய் வருகின்ற நிலை சிலருக்கு உண்டு. உதாரணமாக, மைன்ஓர்க்கர்ஸ், கெமிக்கல் அண்ட் பெர்ட்டிலைசர்ஸ் ஓர்க்கர்ஸ், பீடி ஓர்க்கர்ஸ், இன்னும் அனல் மின் நிலையத்தில் வேலை செய்பவர்களுக்கெல்லாம் காச நோய் வரக்கூடிய வாய்ப்பு இருக்கிறது. ஆகவே, தொழிலாளர் நலத் துறை அமைச்சர் அவர்கள், அரசுக்குச் சொந்தமான எல்லா மருத்துவ மனைகளிலும், குறிப்பாக, இந்த மாதிரியான ஹார்டுவஸ் ஓர்க்கர்ஸுக்குக் கட்டாயமாகப் படுக்கைகள் ரிசர்வ் செய்ய முன்வருவார்களா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். இராகவானந்தம் : தலைவர் அவர்களே, அரசாலேயே, காச நோய் மருத்துவ மனைகள் நிரம்ப ஏற்பாடு செய்யப் பட்டிருக்கின்றன. தொழிலாளர்களுக்கென தனியாக அந்தப் பகுதிகளில் தேவையென தொழிலாளர் நல வாரிய உறுப்பினர்கள் தீர்மானம் கொண்டு வருவார்களேயானால், அந்த வாரியத்தின் தலைவர் என்ற முறையில் நாங்கள் எல்லாம் உட்கார்ந்து ஆலோசனை செய்து, பரிசீலனை செய்து, அதற்கு வேண்டிய முடிவுகள் எடுத்துச் செயல்படுத்துகின்றோம்.

திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன்: மாண்புமிகு தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் வேலூர் காச நோய் மருத்துவ மனையில் இட ஒதுக்கீடு செய்துள்ளதாகக் குறிப்பிட்டுள்ளார்கள். பீடித் தொழிலாளர்களுக்குத் தனியாக செஸ் நிதியில் இப்படிப்பட்ட ஏற்பாடு செய்யப்படுகிறதா? அப்படியென்றால், செஸ் நிதியிலிருந்து இதற்காக எவ்வளவு பணம் ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிறது?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். இராகவானந்தம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இது தொழிலாளர் நல வாரியம் சம்மந்தப்பட்ட கேள்வி. செஸ் நிதி பற்றியது அல்ல. இருந்தாலும் அந்த செஸ் நிதிகூட நிறுத்தப்பட்டு, இந்த அரசினுடைய முயற்சியால் அதை மத்திய அரசாங்கம் மீண்டும் கொண்டு வந்திருக்கிறது. தனிக்கேள்வி போட்டால் விவரம் சேகரித்துத் தரப்படும்.

திரு. இல. பலராமன்: தலைவர் அவர்களே, வடார்க்காடு மாவட்டத்தில் பீடித் தொழிலாளர்கள் அதிகம் பேர்கள் இருக்கிறார்கள் என்பதை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களும் உணர்ந்திருக்கிறார்கள். ஆகவே அந்த 24 படுக்கைகளை மேலும் உயர்த்துவதற்கு அரசு பரிசீலனை செய்யுமா? 24 படுக்கைகளை இவர்களுக்கு ஒதுக்கிவிட்டால் பொது மக்களுக்கு இட நெருக்கடி ஏற்பட்டு அவர்கள் பாதிக்கப்பட மாட்டார்களா?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். இராகவானந்தம்: தலைவர் அவர்களே, இந்த 24 படுக்கைகள் தனியாக அந்தத் தொழிலாளர்களுக்காவே கட்டப்படும். பொதுமக்களுக்கு என்று இருக்கும் படுக்கைகளில் இருந்து எடுத்துக் கொள்வதில்லை. தனியாக இது கட்டப்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. த. வேணுகோபால்: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அமைச்சர் அவர்கள் இவர்களுக்குத் தனியாக கட்டப்படும் என்று அறிவித்தார்கள். அந்தக் கட்டடம் எப்போது கட்டப்படும்? தொழிலாளர்களிடத்தில் எப்போது ஒப்படைக்கப்படும் என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு எஸ். இராகவானந்தம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, சம்பந்தப்பட்ட கோப்பு, சுகாதாரம் மற்றும் குடும்ப நலத் துறை, பொதுப்பணித் துறை, மற்றும் நிதித் துறைக்கு 2-3-1982 அன்று அனுப்பப்பட்டுள்ளது. விரைவிலே அது வரப்பட்டவுடன் வேலைகள் துவங்கப்படும்.

கோவை சிறுவாணி குடிநீர்த் திட்டம்

வினா எண் 636 திரு. மா. சின்னராசு: மாண்புமிகு தொழிலாளர் நலத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா?

(அ) கோவை-சிறுவாணி குடிநீர்த் திட்டத்தின் கீழ் தொண்டாமுத்தூர் தொகுதியில் (அதாவது கோவை நகருக்கு மேற்கு) எத்தனை கிராமங்களுக்கு குடிநீர் வசதி செய்யப்படும்?

(ஆ) மேற்கொண்டும் சில கிராமங்களை இத் திட்டத்தில் சேர்த்துக் கொள்ள அரசு முன் வருமா?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். இராகவானந்தம்: (அ) 16 கிராமங்கள்
(ஆ) இயலாது.

திரு. மா. சின்னராசு: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, Wayside Village Scheme என்ற திட்டத்தின்கீழ் சிறுவாணி குழாய்கள் வருகிற பகுதிகள் தொண்டாமுத்தூர் ஒன்றியத்தைச் சேர்ந்த நான்கே நான்கு கிராமங்கள் தவிர அத்தனை கிராமங்களின் வழியாக வந்து, அத்தனை கிராமங்களும் பயன்பெற்றிருக்கின்றன. மாயம்பட்டி — தென்கரை என்ற பேரூராட்சியும், வேளாம்பட்டி—தென்மல்லூர் என்ற இரண்டு கிராமப் பகுதிகள் மட்டுமே விடப்பட்டிருக்கின்றன. அந்த கிராமங்களின் வழியாகவும் இந்தக் குழாய்கள் செல்லுகின்றன. அதற்குத் தேவையான தண்ணீர் மிகக் குறைவாக இருக்கிறது. அரசு எல்லா கிராமங்களுக்கும் தண்ணீர் கொடுக்கின்றபோது இந்த கிராமங்கள் விடப்பட்டால் அந்த கிராம மக்களுக்கு அதிருப்தி ஏற்படும் என்ற காரணத்தினாலும், மிகுந்த குறைவான அளவே செலவு ஏற்படும் என்ற காரணத்தினாலும் இவைகளையும் சேர்த்துக் கொள்ளவேண்டும் என்று நான் கோரிக்கை விடுத்திருக்கிறேன். அமைச்சர் அவர்கள் பார்வையிட்டு இதைச் சேர்த்துக் கொள்வாரா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். இராகவானந்தம்: தலைவர் அவர்களே, ஆலந்துறை, புலவர்பட்டி, பேரூர், தொண்டாமுத்தூர், வடவள்ளி, தாயூர் வீரகிஷாரம், குறிச்சி, குரியமுத்தூர், சூலூர், தித்திப்பாளையம், பேரூர்செட்டிப் பாளையம், நரசிபுரம், மாதவராயபுரம், தேவராயபுரம், செம்பேடு, ஆகிய 16 வழிவரும் கிராமங்களுக்கும் தண்ணீர் தருகிறோம். சிறுவாணி தண்ணீரில் இருந்து எவ்வளவு எடுப்பது என்று முடிவாகி இருக்கின்றது. அதைத்தான் வழிவரும் கிராமங்களுக்குக் கொடுக்க முடியும். அதற்கு மேல் அதிலிருந்து தண்ணீர் எடுக்க முடியாது. இதைத்தவிர வேறு வழிவரும் கிராமங்களுக்கு சிறுவாணி நீர்திட்டத்தில் இருந்து கொடுப்பதற்கு இல்லை என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. மா. சின்னராசு: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே இந்த (Way side Village Scheme) திட்டத்தில் செலவிடப்பட்ட தொகை எவ்வளவு? இதில் ஊராட்சி மன்றங்களுடைய செலவை பொறுத்தவரையில் அரசு மானிய

மாக ஏற்றுக் கொள்கின்றது. பேரூராட்சி பகுதிகளுக்கு அது மிக சின்ன குக்கிராமங்களைக் கொண்டதாக இருக்கின்ற பேரூராட்சிகளாக இருக்கின்ற காரணத்தால், அந்த செலவை மானியமாக அரசு ஏற்றுக் கொள்ளவில்லை. பெரும்பாலான அந்தப் பேரூராட்சிகள் அந்தத் திட்டச் செலவை கட்டமுடியாமல் இருக்கின்றன. ஆகவே இதையும் மானியமாகவே ஏற்றுக் கொண்டு சில இடங்களில் அது நடைமுறைப் படுத்தப்பட்டிருக்கின்றது. அதேபோல் இதையும் மானியமாக ஏற்றுக் கொள்ள அரசு முன்வருமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன். இந்தத் திட்டத்தின் கீழ் எப்போது அந்த கிராமங்களுக்கு குடிநீர் வினியோகம் செய்யப்படும் என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். இராகவானந்தம் : தலைவர் அவர்களே, கேள்வி, கோவை சிறுவாணி குடிநீர்த் திட்டத்தின் கீழ் தொண்டாமுத்தூர் தொகுதியில் (அதாவது நகருக்கு மேற்கு) எத்தனை கிராமங்களுக்கு குடிநீர் வசதி செய்யப் படும் என்பது பற்றியதாகும். அது பற்றிய தகவல்களைக் கொடுத்திருக்கிறேன். மற்றத் தகவல்களுக்கு தனிக் கேள்வி போட்டால் தருகிறேன்.

திரு. எம். ஆறுமுகம் : தலைவர் அவர்களே, அமைச்சர் அவர்கள் பதில்சொல்லுகின்ற நேரத்தில் சிறுவாணி குடிநீர் திட்டத்தின் கீழ் 16 கிராமங்களுக்கு விரிவாகக்பட்டிருக்கின்றது என்று சொன்னார்கள். புதிதாக அறிவிக்கப்பட்டிருகின்ற மாநகாராட்சிக்குட்பட்ட காளப்பட்டு பகுதிகளுக்கு இந்தத் திட்டம் விரிவுபடுத்தப்படுமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். இராகவானந்தம் : தலைவர் அவர்களே, கேள்வி நகருக்கு மேற்குபகுதியைப் பற்றியது. அந்த ஒரு பகுதியைத்தான் குறிப்பிட்டு இருக்கிறார்கள். அந்தப் பகுதியிலே உள்ள 16 கிராமங்களைப் பற்றி தகவல் கொடுத்து இருக்கிறேன். தங்களுக்கு கீழ்ப் பகுதி வேண்டும் என்றால் அதற்காக தனிக் கேள்வி போட்டால் தகவல் தருகிறேன்.

வைகைத் தண்ணீரை கம்பிக்குடி மற்றும் பெரியகண்மாய் களுக்கு திருப்பி விடும் திட்டம்.

வினா எண் 637—திரு. எம். பிச்சை : மாண்புமிகு நீர்ப்பாசனத் அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) மதுரை மாவட்டம் நிலையூர் கண்மாயில் வரும் வைகை தண்ணீரை உலகாணி கால்வாய் மூலம் அருப்பு கோட்டை தொகுதியில் உள்ள கம்பிக்குடி மற்றும் பெரிய கண்மாய்களுக்கு திருப்பி விட அரசிடம் திட்டமுள்ளதா?

(ஆ) இக்கால்வாய் ஆழப்படுத்தப்படுமா?

(இ) ஆம் எனில், வேலை எப்பொழுது தொடங்கும்,

மாண்புமிகு திரு. கே. இராஜாமுகமது: (அ) இல்லை

1982 மார்ச் 24]

(ஆ) விரிவாக ஆய்வு செய்தபின் இதுபற்றி முடிவு செய்யப்படும்.

(இ) முன்னுரிமைத் திட்டங்களின் ஆய்வுகள் முடிந்தபின் இவ்வேலைக்கான ஆய்வு எடுத்துக்கொள்ளப்படும்.

(முற்பகல் 9–30)

திரு. க. பாரமலை : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் இப்போது ஆய்வில் இல்லை என்று சொன்னார்கள். பின்னால் பரிசீலிக்கலாம் என்றும் சொன்னார்கள். வைகை அணை கட்டி முடிக்கிறபோது அதை விஸ்தரிக்கிறபோது, ஏற்கெனவே வைகை அணையின் மூலமாக பாசன வசதி பெறுகின்ற நிலங்களுக்கு விஸ்தரிப்பு கொடுப்பதில் முன்னுரிமை கொடுக்கவேண்டுமென்று அரசு ஏற்கெனவே ஒரு முடிவு எடுத்துள்ளது. அன்றைக்குச் சட்டமன்ற உறுப்பினராக இருந்த சின்னகருப்பத்தேவர் எல்லாம் அதை வலியுறுத்திப் பேசி இருக்கிறார்கள்.......

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : கேள்வி என்ன என்று சொல்லுங்கள்; 20 வருஷ கதைக்குப் போக வேண்டாம்.

திரு. க. பாரமலை : அதையும் கவனத்தில் கொண்டு இதை விஸ்தரிக்கின்றபோது, வைகை அணைக்கட்டினால், ஏற்கெனவே, பாசன வசதி பெற்ற பகுதிகளுக்கு முன்னுரிமை வழங்கப்படுமா என்று அறியவிரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. கே. இராஜா முகமது : வைகை கால்வாய் மேம்பாட்டுத் திட்டம் ஏற்பட்டு 394 இலட்சத்தில் நிறைவேற்றப்பட மார்ச்சு 1968-இல் அரசால் அனுமதிக்கப்பட்டது. இத்திட்டத்தை நிறைவேற்றுவதற்கு பிறகு 823 இலட்சத்திற்கான திருத்திய மதிப்பீடு ஜூலை 1977 இலே அனுமதிக்கப்பட்டது. அந்த வேலைகள் எல்லாம் 1977 லே முடிந்தது. இந்த திட்டத்தின் நோக்கமே, புதிய நிலங்கள் பாசன வசதி பெறாது, ஆனால், ஆயக்கட்டுகளில் சேர்ந்திருந்தும், பாசன வசதி பெற முடியாத அளவிற்கு இருந்த 13,900 ஏக்கர் நிலங்களுக்கு பாசன வசதி பெறவும், ஏற்கெனவே பாசன வசதி பெற்ற நிலங்களுக்கு நிலையான பாசன வசதி பெறுவதற்கும், இத்திட்டம் தீட்டப்பட்டு, அதற்குப் பிறகு 1979-லே ஏற்பட்டபெரும் வெள்ளம் காரணமாக பல பகுதிகள் உடைந்து, அதை ரீ-டிசைன் செய்து கொண்டிருக்கிறோம். அந்த வேலைகள் எல்லாம் முடிந்ததற்குப் பிறகுதான் திரும்பவும், ஏதாவது எடுக்கமுடியுமா என்பதை பற்றி ஆய்வு செய்ய முடியும்.

திரு. என். எஸ். வி. சித்தன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மதுரை மாவட்டத்தில் இருக்கின்ற அந்த நிலையூர் கண்மாயிலே வரும் தண்ணீர் திருமங்களம் தொகுதியிலே இருக்கின்ற உலகாணி கால்வாய் வழியாக அருப்புக்கோட்டை தொகுதிக்குச் செல்வது என்பது நல்ல திட்டம் தான். வருடம் எல்லாம் வறண்ட நிலையிலே இருப்பவர்களுக்கு அது ஒரு வரப்பிரசாதமாக இருக்கும். இப்போது வைகைக் கால்வாயை நவீனமாக்குகின்ற காரணத்தினால், தண்ணீர் எஞ்சி இருக்கின்றபோது, அந்தப் பகுதியிலே இருக்கின்ற பிற்பட்ட நிலைகளைக் கருத்தில் கொண்டு, அரசாங்கம் இதை விரைவிலே பரிசீலித்து நடவடிக்கை எடுக்குமா என அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. கே. இராஜா முகமது : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இப்போது ஏற்கெனவே, 1977–79-லே ஏற்பட்ட வெள்ள உடைப்புகளை சரி செய்வதற்கு 313 இலட்சம் நாம் மதிப்பீடு தயார் செய்யப்பட்ட பிறகு இது அரசினுடைய பரிசீலனையில் இருக்கிறது. அந்த வேலைகள் முடிந்த உடனே, இதை நாம் ஆய்வுக்கு எடுத்துக்கொள்ள வாய்ப்பு இருக்கிறது என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

கடனா நீர்த்தேக்கத்திலிருந்து மேல்மட்டக் கால்வாய் அமைக்கும் திட்டம்.

*வினா எண் 638—**திரு. என். எஸ். வி. சித்தன் :** மாண்புமிகு நீர்ப்பாசனத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) திருநெல்வேலி மாவட்டம் கடனா நீர்த்தேக்க மேல்மட்ட கால்வாய் புதிதாக அமைக்க அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளதா ?

(ஆ) ஆம் எனில், அதன் விவரம் என்ன ?

மாண்புமிகு திரு. கே. இராஜா முகமது : (அ) மற்றும் (ஆ): கைவசமுள்ள திட்டங்களின் ஆய்வுகள் முடிந்தவுடன், இத்திட்டம் முதல் நிலை ஆய்விற்கு எடுத்துக்கொள்ளப்படும் என தலைமை பொறியாளர் (ஆய்வு) தெரிவித்துள்ளார்.

திரு. என். எஸ். வி. சித்தன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிக்க அமைச்சர் அவர்கள் சொன்ன பதிலிலே, அடுத்த இந்தக் கைவசம் இருக்கின்ற திட்டங்களை எடுதது்க் கொண்டு நிறைவு பெறும், அப்படி பின்னாலே, அவைகளுக்கு முன்னுரிமை கொடுத்து எடுக்கப்படுகிற நேரத்திலே, இப்போது

1982 மார்ச் 24]

ஏதாவது பூர்வாங்க ஆய்வை ஒரு முன்னுரிமையாக எடுத்து இருக்கிறீர்களா. அப்படி எடுத்திருந்தால், அதனுடைய விபரங்கள் என்ன என்பதை சபைக்கு அறிவிக்க முடியுமா என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. கே. இராஜா முகமது : திருநெல்வேலி மாவட்டத்தில் கடானா நீர்த்தேக்கத்தில் கிடைக்கும் உபரி நீரை அரசப்பட்டி வாய்க்காலில் இருந்து கடானா உயர்மட்ட கால்வாய் வழியாக விட்டு, அதன்மூலம், கடானா ஆற்றில் வடபகுதியில் உள்ள 11 மானாவாரி குளங்களை நிரப்புவதுதான் இதனுடைய நோக்கம். ஏற்கெனவே, ஒரு பிரிலிமினரி இன்வஸ்டிகேஷன் ஒரு தோராயமான முதல் நிலை ஆய்வு நடத்தப்பட்டு இருக்கிறது. அதன்படி, இந்தத் திட்டத்தை நிறைவேற்றினால், 677 ஏக்கர் நிலங்கள் பாசன வசதி பெறும். 65 ஏக்கர் நிலங்களில் பாசன வசதி பற்றாக்குறையைப் போக்கவும், 118 ஏக்கர் புதிய நிலங்களுக்கு பாசன வசதி பெறுவதற்கும் ஒரு வாய்ப்பு இருக்கிறது என்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. குறிப்பாக இந்தக் கடையம் பஞ்சாயத்து ஒன்றியம் ; தெற்கு மடத்தூர்; வடமலைப்பட்டி, வெங்காரம்பட்டி ஆகிய பகுதிகளிலே; இதிலே நம்முடைய பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களுடைய அந்தத் தொகுதியைச் சார்ந்திருக்கக்கூடிய சில குளங்கள் அதிலே பயன்பெறுகின்றன. அதற்காகச் சொல்லவில்லையென்றாலும், பொதுவாகவே அதைத் தீவிரமாக ஆய்வு செய்ய வேண்டுமென்று இப்பொழுது அரசு கருதிக்கொண்டு இருக்கிறது.

வாய்மையே வெல்லும் TRUTH ALONE TRIUMPHS

காவிரி டெல்டாப் பகுதியை நவீனப்படுத்தும் திட்டம்.

*வினா எண். **639**—திரு. எம். சின்னசாமி, திரு. கு. ரமணி : மாண்புமிகு நீர்ப்பாசனத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) காவிரி நதியின் டெல்டா பகுதியை நவீனப்படுத்தும் திட்டம் அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளதா ?

(ஆ) ஆம் எனில் அதற்கான மதிப்பீடு எவ்வளவு ?

(இ) இந்திய அரசு இந்தப் பணிக்கு நிதி உதவி செய்கிறதா?

மாண்புமிகு திரு. கே. இராஜா முகமது : (அ) காவிரி நதியின் டெல்டாப் பகுதியை நவீனப்படுத்தும் திட்டம் அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளது.

(ஆ) ரூ. 366.60 கோடிக்கு மதிப்பீடுகள் தயாரிக்கப்பட்டுள்ளன.

(இ) மத்திய அரசின் மூலமாக உலக வங்கியின் நிதிஉதவி கோரலாமா என்பதும் அரசின் ஆய்வில் உள்ளது.

திரு. எம். சின்னசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரவர்களே, இந்தத் திட்டம் எந்த ஆண்டிலிருந்து தயாரிக்கப்பட்டது? ஏன் இன்னும் செயல்படவில்லை. இப்பொழுது அந்தத் திட்டம் என்ன நிலையில் உள்ளது என்பதை அமைச்சரவர்கள் அறிவிப்பார்களா ?

மாண்புமிகு திரு. கே. இராஜாமுகமது : பேரவைத் தலைவரவர்களே, காவிரி டெல்டா பகுதியை நவீனப்படுத்துவதற்கான பணிகள் 1967 ஆம் ஆண்டு முதலே அரசால் ஒரு ஒட்டுமொத்தமாக ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டு அதிலிருந்து அந்தத் திட்டங்கள் நிறைவேற்றப்பட்டு வந்தன. ஆனால் 1969 ஆம் ஆண்டில் 49 கோடி ரூபாய் செலவில் காவிரி டெல்டாவை நவீனப்படுத்துவதற்கான ஒரு திட்ட அறிக்கை தயாரிக்கப்பட்டு முதலிலே உலக வங்கியினுடைய நிதியைக் கோரி அனுப்பப்பட்டது. அதற்குப் பிறகு காவிரி நீரைப் பங்கீடு செய்வதில் காவிரிப் படுகை மாநிலங்களிடையே தீர்வு ஏற்படாததால் இது ஏற்றுக்கொள்ளப்படவில்லை. அதற்குப் பிறகு 1976 ஆம் ஆண்டு ரூபாய் 70 கோடி மதிப்பீட்டில் மேலும் ஒரு திட்ட அறிக்கை தயாரிக்கப்பட்டது. அப்பொழுது இந்தத் திட்ட அறிக்கை தயாரிப்பதில் மத்திய நீர்க் குழுவினுடைய பிரதிநிதிகளும் இடம் பெற வேண்டுமென்று மத்திய அரசு விரும்பிய காரணத்தாலே நாம் திரும்பவும் அவர்களுக்கும் ஒரு வாய்ப்பு கொடுத்துப் புதிய முறையிலே வேளாண்மை முறைகள், சாகுபடி தன்மை விற்பனை வசதிகள், நிறுவனக் கடன் வசதிகள், நிலத்தடி நீர் கிடைப்பது, செலவு, பயன் விகிதம் பற்றிய அனைத்து விவரங்களையும் சேகரித்துப் பல்நோக்குத் திட்டமாக 1976 லே இந்தத் திட்ட அறிக்கையைத் தயாரிப்பதற்குச் சில முயற்சிகள் மேற்கொள்ளப்பட்டன. அதற்குப் பிறகு 23–7–1980 இல் சிறப்பு அலுவலர், ஒருவரை, இண்டர்ஸ்டேட் வாட்டர் கன்வீனராகக் கொண்டு இந்த நிலைமைகளையெல்லாம் கருத்தில் கொண்டு காவிரி டெல்டாவை நவீனப்படுத்துவதற்கான திட்ட அறிக்கையைத் தயாரிப்பதற்கு ஒரு குழு நியமிக்கப்பட்டது. இக்குழு, 366.60 கோடி ரூபாய் செலவில் காவிரி டெல்டாவை நவீனப்படுத்துவதற்கான ஒரு திட்ட அறிக்கையைத் தயார் செய்து அரசுக்கு இப்பொழுது கொடுத்திருக்கிறது.

1982 மார்ச் 24]

திரு. எம். சின்னசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரவர்களே, இந்தத் திட்டத்திற்கு மத்திய அரசின் மூலமாக உலக வங்கியிடம் உதவி கேட்டிருப்பதாக அமைச்சரவர்கள் சொன்னார்கள். எவ்வளவு தொகை உதவியாக அரசு கேட்டிருக்கிறது என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. கே. இராஜா முகமது : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, காவிரி நதி நீர்ப் பங்கீடு பற்றி காவிரிப் படுகை மாநிலங்களிடையே இன்னும் ஒப்பந்தம் ஒன்றும் ஏற்படாத காரணத்தினால் இது இப்பொழுது தயாரிக்கப்பட்டு மத்திய அரசின் மூலமாக உலக வங்கியினுடைய நிதியைக் கோரலாமா என்கின்ற அளவிலே அரசின் பரிசீலனையில்தான் இருக்கிறது.

திரு. வி. வி. சுவாமிநாதன் : மாண்புமிகு சட்டப்பேரவைத் தலைவரவர்களே, நீர் வளம், நிலவளம் ஆகியவற்றில் காவிரி டெல்டாப் பகுதிக்கு-தஞ்சையிலுள்ள பகுதிக்கு இணையாக சிதம்பரம் பொதுப் பணித் துறையிலுள்ள நீர்ப்பாசன வாய்க்கால்கள் இருக்கின்றன. அது மாத்திரம் அல்லாமல் மேட்டூர் அணை கட்டப்படுவதற்கு முன்பே சோழப் பேரரசர்களால் கட்டப்பட்ட லோயர் அணைக்கட்டு, சேத்தியா தோப்பு அணைக்கட்டு வழியாகப் பாய்கின்ற நீர்ப்பாசன வாய்க்கால்களை நவீன மையமாக்க வேண்டுமென்று தமிழக தலைமைப் பொறியாளர் அலுவலகம் அரசுக்குப் பரிந்துரை செய்திருக்கிறதா? ஆம் என்றால் காவிரி டெல்டாப் பகுதியை நவீனப்படுத்தும் திட்டத்தைச் சிதம்பரம் பொதுப்பணித்துறை டிவிஷனுக்கு நீட்டப்பட அரசு பரிசீலனை செய்யுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. கே இராஜா முகமது : தலைவர் அவர்களே, இந்தக் கேள்வி காவிரி டெல்டாவினுடைய ஒட்டு மொத்தமான ஒரு பொதுத் தன்மையைக் கருதி உருவாக்கப்பட்ட திட்டம். தனிப்பட்ட முறையிலே சேத்தியா தோப்பு அணை மற்றவைகளெல்லாம் நாம் ஆண்டுதோறும் தோராயமாக, சென்ற காவிரியினுடைய டெல்டாப் பகுதிகளிலே சிலவற்றை நவீனப் படுத்துவதற்கு இப்பொழுது பணம் ஒதுக்கீடு செய்து கொண்டிருக்கிறோம். ஒன்று, அதிலே இதை எடுத்துக்கொள்வதா அல்லது இதிலே சேர்த்துக்கொள்வதா என்பதைப் பற்றி வேண்டுமானால் அரசு பரிசீலனை செய்திருக்கும் என்று நினைக்கிறேன். தனிக் கேள்வியாகப் போட்டால் தெளிவாக விளக்கம் சொல்லலாம்.

[முற்பகல் 9–40]

திரு. மு. அம்பிகாபதி: தலைவரவர்களே, காவேரி டெல்டா பகுதியை மேம்பாடு செய்வது என்பது நஞ்சையும் புஞ்சையும் கொஞ்சி விளையாடும் தஞ்சைத் தரணியை மேலும் சிறப்பான வகையில் பயிர் வளம் கொழிக்கச் செய்வதற்கான ஒரு முயற்சி, அந்தப் பகுதி வெள்ளக்காலத்தில் வெள்ளத்தால் பாதிக்கப்படுகிறது. வறட்சிக் காலத்தில் தண்ணீர் வராமல் பாதிக்கப்படுகிறது. இந்த காவிரி நதி நீர் பற்றி தொடர்ந்து பேச்சுவார்த்தையும் நடைபெற்று வருகிறது. தஞ்சைத் தரணி வறட்சியிலும் வெள்ளத்திலும் பாதிக்கப்படுவதினால் அரசு துரிதமான நடவடிக்கை எடுத்து, பேச்சுவார்த்தையை முடித்து, அந்தப் பகுதியை மேம்பாடு செய்ய துரித நடவடிக்கை எடுக்குமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. கே. இராஜா முகமது: தலைவரவர்களே, துரித நடவடிக்கை எடுக்கப்படும்.

திரு. இரா. இராசமாணிக்கம்: தலைவர் அவர்களே, எனக்கு முன்னாலே குறிப்பிட்ட மாதிரி காவிரி நதி டெல்டா பகுதி மழைக்காலத்திலும் வெள்ளப் பெருக்கால் பாதிக்கப்படுகிறது; வறட்சிக் காலத்திலும் தண்ணீர் வராமல் பாதிக்கப்படுகிறது; ஆகவே, விரைவில் அந்த டெல்டா பகுதியை மேம்படுத்துவதோடு நவீனப்படுத்தும் திட்டத்தில் தஞ்சை மாவட்டத்தில் எந்தெந்த பகுதிகள் சேர்க்கப்பட்டிருக்கின்றன என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. கே. இராஜா முகமது: தலைவர் அவர்களே எந்த எந்த பகுதிகள் என்பதெல்லாம் குறிப்பில் இல்லை. பொதுவாக நவீனப்படுத்தும் திட்டத்தினுடைய நோக்கமே தஞ்சை மாவட்டத்தினுடைய நிலைமைகளைப் கருதிப் பார்த்து உருவாக்கப்பட்டது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

வஃபு போர்டு

*வினா எண். 640—திரு. கே. ரமணி: மாண்புமிகு நீர்ப்பாசனத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா.—

(அ) வக்ஃபு போர்டை அரசு கலைத்தது உண்மையா?

1982 மார்ச் 24]

(ஆ) ஆம் எனில் அதற்கான காரணங்கள் யாவை ?

(இ) வக்ஃபு போர்டின் நடவடிக்கைகளில் ஏற்பட்டுள்ள முறைகேடுகள் யாவை ?

மாண்புமிகு திரு. கே. இராஜா முகமது : (அ) ஆம்.

(ஆ) மற்றும் (இ) வக்ஃபு வாரியத்தின் பெரும்பான்மை உறுப்பினர்கள் வாரியத் தலைவரோடு கருத்து வேறுபாடு கொண்டிருந்தனர். இதனால் வக்ஃபு வாரியத்தின் பணிகளும் கடமைகளும் தடைபட்டு அது செயலற்ற நிலையிலிருந்தது. மீண்டும் வக்ஃபு வாரியத்தை இயங்கச் செய்யும் நோக்கத்தில் அரசு வக்ஃபு வாரியத்தைக் கலைத்தது.

திரு. இ. எஸ். எம். பக்கீர் முகமது : தலைவர் அவர்களே, ஏற்கனவே இருந்த வக்ஃபு போர்டை கலைத்து விட்டதாக மாண்புமிகு அமைச்சரவர்கள் சொன்னார்கள். இப்போது அந்த வக்ஃபு போர்டு இயங்குகிறதா? மேலும் வக்ஃபு போர்டுக்கு சில குறைகளைப் பற்றி எழுதினாலும் அங்கே இருக்கிறவர்கள் சரியான நடவடிக்கை எடுக்கவில்லை என்பது அமைச்சர் அவர்களுக்கு தெரியுமா? கும்பகோணத்தில் இப்படிப்பட்ட வக்ஃபு போர்டுக்குச் சொந்தமான இடங்களை சமூக விரோதிகள் ஆக்கிரமிப்பு செய்து கொண்டு, அங்கிருந்து சில சமாதிகளைக் கூட அடித்துத் தள்ளியிருந்தார்கள். வக்ஃபு போர்டுக்கு அதுபற்றி எழுதியிருக்கிறேன். இப்படிப்பட்ட காரியங்களில் இனி மேலாவது அமைச்சரவர்கள் நடவடிக்கை எடுக்க ஏற்பாடு செய்வார்களா ?

மாண்புமிகு திரு. கே. இராஜா முகமது : தலைவரவர்களே, புதிதாக வக்ஃபு போர்டு திருத்தி அமைக்கப்பட்டு, இப்போது செயல்பட்டு வருகிறது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் குறிப்பிட்ட பிரச்சனைகளை அரசு எற்கனவே தலையிட்டு, நியாயம் வழங்கும் முயற்சியை மேற்கொண்டிருக்கிறது என்பது அவர்களுக்குத் தெரியும். முஸ்லீம், முஸ்லீம் அல்லாதவர்கள் இதில் சம்பந்தப்பட்டிருக்கிறார்கள். வழக்கு மன்றம் இருக்கிறது. எனவே அரசு இதிலே செயல்பட முடியாமல் அல்ல. நிதானமாக ஆனால் உறுதியாக செயல்படுகிற கொள்கையை கடைபிடிக்கிறது. தொடர்ந்து இந்த முறை பின்பற்றப்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

[1982 மார்ச் 24

கரும்புக் சாறிலிருந்து எரி சாராயம் தயார் செய்யும் திட்டம்.

* வினா எண் 641—திரு. ரா. கிருஷ்ணன் : மாண்புமிகு தொழில் அமைச்சர் அவர்கள் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடை அளிப்பாரா—

(அ) கரும்புச் சாறிலிருந்து எரிசாராயம் தயார் செய்து மோட்டார் வாகனங்களுக்கு பயன்படுத்தும் முறையை ஆராய அரசு நடவடிக்கை எடுத்துள்ளதா ?

(ஆ) அது எந்த நிலையில் உள்ளது ?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். திருநாவுக்கரசு : (அ) கரும்புச் சாறிலிருந்து நேரடியாக எரி சாராயம் தயார் செய்து மோட்டார் வாகனங்களுக்கு பயன்படுத்தும் முறையை அரசு இதுவரை மேற்கொள்ளவில்லை. ஆனால் கரும்பு சாறிலிருந்து சர்க்கரை எடுக்கப்பட்ட பிறகு அதிலிருந்து உண்டாகும் கழிவுப் பொருள்களில் ஒன்றான மொலாசசிலிருந்து எரிசாராயம் தயாரிக்கப்பட்ட பின்பு அதனை பெட்ரோலுக்குப் பதிலாக 'எத்னீரல்' என்கிற பெயரில் அரசு மோட்டார் வாகனங்களுக்கு உபயோகிக்கலாம் என்கிற உத்தேசம் அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளது.

(ஆ) தமிழக அரசுக்குச் சொந்தமான மூன்று வண்டிகளை எத்னாலை எரிபொருளாக உபயோகித்து ஆராய்ச்சி முறையில் ஓட்டுவதற்கு முடிவெடுக்கப்பட்டுள்ளது.

திரு. என். எஸ் வி. சித்தன் : தலைவரவர்களே, எரிபொருள் பற்றாக்குறை உலகம் பூராவும் வியாபித்திருக்கிறபோது இந்த கரும்புச் சக்கையிலிருந்து எத்னால் எடுத்து அதை எரிபொருளாகப் பயன்படுத்துவது ஒரு நல்ல திட்டம். அரசுக்குச் சொந்தமான ஒன்றிரண்டு வாகனங்களுக்கு அதை பரீட்சார்த்தமாக பயன்படுத்திப் பார்க்கும் முடிவை எடுத்திருப்பதாகச் சொன்னார்கள். அப்படியானால் அதற்கு ஆகும் செலவு என்ன என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

1982 மார்ச் 24]

மாண்புமிகு திரு. எஸ். திருநாவுக்கரசு : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பேரறிஞர் அண்ணா தொழில் நுட்பப் பல்கலைக் கழகத்திடம் இதற்கான பரிசீலனைகள் ஒப்படைக்கப் பட்டு, அங்கு அதற்கான ஆராய்ச்சிகள் ஒரு வல்லுநர் குழுவால் மேற்கொள்ளப்பட்டது. 2—3 வாகனங்கள் பரீட்சார்த்தமாக இந்த எரிபொருளைப் பயன்படுத்தி ஓட்டப்பட்டு வருகின்றன. இன்னும் 5 வண்டிகள் தேவை என்று கேட்டு இருக்கிறார்கள். அதற்கும் ஆவன செய்யப்பட்டு இருக்கிறது. ரூபாய் 5 இலட்சம் வரை அதற்காக நிதி ஒதுக்கப்பட்டு இருக்கிறது. தீவிரமான ஆராய்ச்சி முயற்சிகள் மேற் கொள்ளப்பட்டு வருகின்றன. அதன் முடிவின் அடிப்படையில் அதற்கு ஏற்ப முடிவுகள் மேற்கொள்ளப் படும்.

திரு. இல. பலராமன் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, எரி சாராயத்தின் மூலம் தயாரிக்கப்படும் எரி பொருளைக் கொண்டு மோட்டார் வாகனங்கள் ஓட்டப்படுகின்றன என்று அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். இன்று மின்சாரம் தட்டுப் பாடாக இருக்கிறது. ஆகவே, விவசாயிகள் தண்ணீர் இறைக்கப் பயன்படுத்தும் யந்திரங்களையும் ஓட்டுவதற்கு இந்த எரிபொரு ளைப் பயன்படுத்த அரசு பெரிய திட்டத்தை ஏதேனும் ஆய்வு செய்து இருக்கிறதா ? அதனால் விவசாயிகளுக்கு நன்மை ஏற் படும் என்று தெரிந்தால், அதை அமல்படுத்த அரசு தீவிரம் காட்டுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். திருநாவுக்கரசு : தலைவர் அவர்களே, ஆராய்ச்சி இப்போது முதல் பகுதியிலேதான் இருக்கிறது. அது முடிவுற்ற பின்னாலே மாண்புமிகு உறுப்பினரின் கோரிக்கை பற்றி முடிவு செய்யலாம்.

சிறு சர்க்கரை ஆலைகள் அமைக்கும் திட்டம்

*வினா எண் 642—திரு. செ. செம்மலை, வேடசந்தூர் திரு. வி. பி. பாலசுப்பிரமணியன் : மாண்புமிகு தொழில் அமைச்சர் கீழ்க் கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) 6-ஆவது ஐந்தாண்டுத் திட்ட காலத்தில் கூட்டுறவுத் துறையில் சிறு சர்க்கரை ஆலைகள் அமைப்பதற்கான திட்ட அறிக்கை அரசால் தயாரிக்கப்பட்டு விட்டதா ?

(ஆ) ஆம் எனில், எந்தெந்த இடங்களில் அத்தகைய ஆலைகள் அமைக்க அரசு திட்டமிட்டுள்ளது ?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். திருநாவுக்கரசு : தலைவர் அவர்களே, (அ) மற்றும் (ஆ) ஆய்வில் உள்ளது. ஆறாவது ஐந்தாண்டுக் திட்டத்தில் இரண்டு பெரிய சர்க்கரை ஆலைகளையும், 3 சிறிய சர்க்கரை ஆலைகளையும் அமைக்க அனுமதி வழங்கப்பட்டு இருக் கிறது. அதற்கான இடம் தேர்வு போன்ற பணிகள் நடைபெறு கின்றன.

LEGISLATIVE ASSEMBLY TRUTH ALONE TRIUMPHS

திரு. செ. செம்மலை: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்தத் திட்டத்திற்காக திட்ட மதிப்பீடு எவ்வளவு என்று அறிய விரும்புவதோடு, அந்தத் திட்டங்களுக்கு மத்திய அரசின் ஒப்புதல் கிடைத்து விட்டதா என்றும் அறிய விரும்பு கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். திருநாவுக்கரசு: மாண்புமிகு பேர வைத் தலைவர் அவர்களே, 6 ஆவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்திலே கூட்டுறவு சர்க்கரை ஆலைகள் நிறுவுவது என்ற அரசின் முடி விற்கிணங்க ரூ. 3 கோடியே 40 இலட்சம் நிதி ஒதுக்கம் செய்யப் பட்டுள்ளது. ஒவ்வொரு பெரிய ஆலையும் 1,250 டன் பிழி திறன் கொண்ட சர்க்கரை ஆலையாக அமைக்க சுமார் 9 கோடி ரூபாய் ஆகும். 500 டன் பிழி திறன் கொண்ட சர்க்கரை ஆலை அமைக்க சுமார் 4—5 கோடி ரூபாய் வரையாகும். ஒரு மகிழ்ச்சி கரமான செய்தி சொல்ல விரும்புகிறேன். திருத்தணியில் சர்க் கரை ஆலை அமைப்பதற்காக மத்திய அரசிடம் நாம் கேட்டு இருந்த அனுமதி 20 ஆம் தேதி வந்து விட்டது என்கிற மகிழ்ச்சி கரமான செய்தியைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். மற்ற ஆலை கள் அமைப்பது குறித்தும் நாம் தொடர்ந்து மத்திய அரசிடம் வலியுறுத்தி வருகிறோம்.

திரு. செ. செம்மலை: தலைவர் அவர்களே, இதுபோன்ற சர்க்கரை ஆலை அமைக்க தனியாரிடமிருந்து விண்ணப்பங்கள் வந்துள்ளதா? அப்படி வந்திருந்தால் அரசின் முடிவு என்ன என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். திருநாவுக்கரசு: தலைவர் அவர்களே, பொதுத்துறையிலே, கூட்டுறவுத் துறையிலே சர்க்கரை ஆலை அமைக்க இயலாது என்கிற இடங்களில் தனியார்கள் சர்க்கரை ஆலை துவங்க விண்ணப்பம் செய்தால் அதைப் பரிசீலிக்கலாம் என்கிற அரசின் முடிவுக்கு ஏற்ப சுமார் இதுவரையில் 5 மனுக்கள் பெரியார் மாவட்டம், சேலம் மாவட்டம், கோயம்புத்தூர் மாவட்டம் ஆகிய இடங்களில் இருந்து வந்து இருக்கின்றன. அவற்றையும் மத்திய அரசுக்கு முறையாகப் பரிசீலித்து அனுப்பி இருக்கிறோம்.

திரு. பாபு ஜனார்த்தனன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே இப்போது இரண்டு பெரிய சர்க்கரை ஆலைகள், 3 சிறிய சர்க்கரை ஆலைகள் முறையே 1,200 டன் பிழி திறன் கொண்டது மற்றும் 500 டன் பிழி திறன் கொண்டது—நிறுவு வதற்கு இடங்கள் தேர்வு செய்வது ஆய்வில் உள்ளது என்று அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். வடாற்காடு மாவட்டத்தில் செய்யாறு கோட்டத்தில் பெரிய அளவில் கரும்பு பயிரிடும் விவ சாயிகள் இப்போது வேலூருக்கோ, அல்லது ஆம்பூருக்கோ தான் அவர்கள் உற்பத்தி செய்த கரும்பை எடுத்துச் செல்ல வேண்டி

யிருக்கிறது. ஆகவே, ஒரு சர்க்கரை ஆலை செய்யாறு கோட்டத்தில் அமைக்க அரசு ஆய்வு செய்யுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். திருநாவுக்கரசு: மாண்புமிகு தலைவர் அவர்களே, பல்வேறு வகைகளிலே கோரிக்கைகள் வருகின்றன. ஆனால் எங்கே எக்னாமிகலி வயபிள்ளாக அந்த ஆலை இயங்கும் என்று கருத இடம் இருக்கிறதோ, அங்கே அமைக்க அரசு முடிவு எடுக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

சிவகங்கைக்கு அருகில் கிடைக்கும் கிராபைட் கனிமம்

*வினா எண் 643— திரு. இரா. தாமரைக்கனி: மாண்புமிகு தொழில் அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா-

(அ) இராமநாதபுரம் மாவட்டம், சிவகெங்கைக்கு அருகில் 600 ஏக்கர் நிலப்பரப்பில் கிராபைட் கனிமம் கிடைக்கிறதா?

(ஆ) ஆம் எனில், அக்கனிமத்தை வெட்டி எடுத்து அப்பகுதியில் தொழிற்சாலை துவங்கும் செயற் குறிப்பு அரசு பரிசீலனையில் உள்ளதா?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். திருநாவுக்கரசு: (அ) ஆம்.

(ஆ) இராமநாதபுரம் மாவட்டம் சிவகெங்கை அருகில், கிடைக்கும் கிராபைட் கனிமத்தை கல்லியெடுத்து, அதனைப் பயன்படுத்தி கிராபைட் சம்பந்தப்பட்ட உற்பத்தி பொருட்களை தயாரிக்க சுமார் 2 கோடி ரூபாய் அளவில் தொழிற்சாலை நிறுவும் திட்டம் தமிழ்நாடு கனிம நிறுவனத்தின் பரிசீலனையில் இருந்து வருகின்றது.

திரு. இரா. தாமரைக்கனி: தலைவர் அவர்களே, சிவகெங்கை பகுதியில் கிடைக்கும் கிராபைட் கனிமத்தின் மதிப்பு எவ்வளவு? அளவு எவ்வளவு? கிராபைட்டில் இருந்து பெறப்படும் உப பொருள்கள் யாவை?

(முற்பகல் 9–50)

மாண்புமிகு திரு. எஸ். திருநாவுக்கரசு: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, சுமார் 15 மீட்டர் ஆழத்திற்கு மொத்தம் 2.5. இலட்சம் டன் கிராபைட்டு கிடைக்கும் என்று எதிர் பார்க்கப்படுகிறது. கிராபைட்டிலேயிருந்து வெப்பம் தாங்கி கருவி போன்ற பல்வேறு துணைப் பொருள்களை தயாரிப்பதற்கான திட்டங்கள் அரசின் பரிசீலனையில் இருக்கிறது.

சட்டமன்றப் பேரவை TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY வாய்மையே வெல்லும் TRUTH ALONE TRIUMPHS

திரு. இரா. தாமரைக்கனி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கிராபைட் கனிமத்தை வெட்டி தனியார்கள் கொள்ளை லாபம் பெறுவதாக அறிகிறேன். அப்படி தனியார்கள் கொள்ளை அடிப்பதை தடுக்க, அரசே கிராபைடை கொண்டு உப தொழில்களை ஆரம்பிக்க முன் வருமா ? அத் தொழில்கள் ஆரம்பிக்கப்பட்டால் எத்தனை பேருக்கு வேலை வாய்ப்புக் கிடைக்கும் ?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். திருநாவுக்கரசு : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தனியார் யாரும் இதுவரை கிராபைட் வெட்டி எடுக்க அனுமதிக்கப்படவில்லை. அரசின் சார்பிலே அந்தப் பகுதிகளிலே தொழிற்சாலை நிறுவப்படுமேயானால், பல்லாயிரக் கணக்கானவர்களுக்கு வேலை வாய்ப்புக் கிடைக்கும். மைனிங் போன்ற வேலைகளை முதலிலே பரிசீலனை செய்ய வேண்டியிருக்கிறது.

திரு. உ. சுப்பிரமணியன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த கிராபைடு என்ற மூலப் பொருளை வெட்டி எடுத்து, அதைத் தனியாக செய்ய விருப்பதற்கான திட்டம் அரசின் பரிசீலனையில் இருப்பதாகச் சொன்னார்கள். ஏற்கெனவே அவருடைய மானியக் கோரிக்கையின் மீது பேசும்போது, இது குறித்து மைனிங் செய்யப்படும் என்று சொன்னார்கள். ஆனால் மைனிங் வேலை என்பது மட்டும் அல்லாமல், கிராபைடிலிருந்து க்ரூசிபிள்ஸ் போன்ற பொருள்களை உடனடியாக மேன்னியூபேக்சர் செய்து, அதன் மூலம் பலருக்கு வேலை வாய்ப்புக் கிடைக்கும்படியான நடவடிக்கை எடுக்க அரசு முன் வருமா என்று அறிய விரும்புகிறேன் ?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். திருநாவுக்கரசு : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஏற்கெனவே மானியக் கோரிக்கையின் போது நான் என்ன சொன்னேனோ, அதைத்தான் இப்போதும் சொல்கிறேன். மைனிங் என்பதில் முதற் கட்டமாக நில ஆர்ஜிதம் செய்யப்பட்ட பிறகு, மைனிங் வேலை ஆரம்பிக்கப் பட வேண்டும். இந்த ஆண்டு அவ்வாறு மைனிங் செய்கிற வேலையைத் தொடங்கவும், கிடைக்கிற கிராபைட்டை வைத்துக் கொண்டு மூலத் தொழிற்சாலையையும், உப தொழிற்சாலையையும் நிறுவுவதற்கான திட்டம் பற்றி சொல்லி, அதற்கென 2 கோடி ரூபாய் கனி வள நிறுவனத்தின் மூலமாக அரசு ஒதுக்கியிருக்கிறது. மற்ற விவரங்கள் அரசினுடைய ஆய்வில் இருக்கிறது என்று சொன்னேன்.

சட்ட கல்லூரியில் பயிலும் ஆதி திராவிடர் மாணவர்களுக்கு வழங்கப்படும் உதவித் தொகை

*வினா எண் 644—திரு. என். பழனிவேல் : மாண்புமிகு ஆதி திராவிடர் நலத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு, விடையளிப்பாரா —

1982 மார்ச் 24]

(அ) சட்டக் கல்லூரியில் பயிலும் தாழ்த்தப்பட்ட மாணவர்களுக்கு இப்போது வழங்கப்படும் உதவித் தொகை மிகவும் குறைவு என்பதை அரசு அறியுமா ?

(ஆ) ஆம் எனில், உதவித் தொகையை உயர்த்தித் தர அரசு முன்வருமா ?

மாண்புமிகு திரு. எம். விஜயசாரதி : (அ) ஆம்.

(ஆ) மாநில அரசுத் திட்டத்தின் கீழ் ஒவ்வொரு மாணவருக்கும் சென்னையில் ரூ. 70 வீதமும், மாவட்டங்களில் ரூ. 55 வீதமும் உண்டி உறைவிடத் தொகை வழங்கப்படுகிறது. இதற்கு மேல் ஆகும் செலவினத்தை ஒவ்வொரு மாணவருக்கும் கடனாக ரூ. 1,200 வழங்கப்படுகிறது. மத்திய அரசு உதவித் தொகை திட்டத்தின் கீழ் தற்பொழுது ஒவ்வொரு மாணவருக்கும் மாதம் ரூ. 80 முதல் ரூ. 100 வரை பராமரிப்புத் தொகை வழங்கப்படுகிறது. மேற்படி உண்டி உறைவிடத் தொகையை உயர்த்தி மத்திய அரசு சமீபத்தில் ஆணையிட்டுள்ளது. இதன்படி ஒவ்வொரு மாணவருக்கும் ரூ. 125 முதல் ரூ. 145 வரை உதவித் தொகை கொடுக்கப்படும். இவ்வாணை ஜூலை 1981 முதல் அமுல்படுத்தப்படும்.

திரு. என். பழனிவேல் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, சட்டக் கல்லூரியில் பயிலும் ஆதித் திராவிட வகுப்பு மாணவர்களுக்கு சென்னை நகரத்திலே ரூ. 70 என்றும், மாவட்டங்களிலே ரூ. 55 என்றும் வழங்கப்படுவதாக அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். இந்தத் தொகை எப்பொழுது நிர்ணயிக்கப்பட்ட தொகை. இதை வைத்துக் கொண்டு ஒரு சட்டக் கல்லூரி மாணவனுக்கு உணவு கொடுக்க முடியுமா என்பதை அமைச்சர் அவர்கள் அறிவிப்பாரா ?

மாண்புமிகு திரு. எம். விஜயசாரதி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த உதவித் தொகையானது மிகவும் குறைவானது என்பதை அரசு உணர்ந்திருக்கிறது. இருந்தாலும் மைய ரசு தற்போது உயர்த்தியிருக்கிற காரணத்தின் அடிப்படையில், இயக்குநர் அவர்கள் இந்த உதவித் தொகையை, மாநில அரசு உதவித் தொகை பெறுகிற மாணவர்களுக்கும் உயர்த்த வேண்டும் என்ற செயற் குறிப்பை அனுப்பியிருக்கிறார்கள். அதன் அடிப்படையில் விரைவாக நடவடிக்கை எடுக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. என். பழனிவேல் : மாண்புமிகு தலைவர் அவர்களே, விரைவாக உயர்த்திக் கொடுக்கப்படும் என்று மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் சொல்கிறார்கள். விரைவாக என்றால், இந்த ஆண்டே அது அமுலுக்கு வருமா ? மேலும் எவ்வளவு தொகையை உயர்த்தப் போகிறீர்கள் ? அதை ரூ. 150 என்ற அளவுக்காவது உயர்த்த அரசு முயற்சிக்குமா?

வாய்மையே வெல்லும் TRUTH ALONE TRIUMPHS

[1982 மார்ச் 24

மாண்புமிகு திரு. எம். விஜயசாரதி இவைகளை யெல்லாம் அரசு பரிசீலனை செய்துதான் நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும்.

திரு. ஜி. மூர்த்தி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த உதவித் தொகையை வழங்குகிற போது மாணவர்களின் எண்ணிக்கையின் அடிப்படையில் கணக்கு வைத்துக் கொண்டு வழங்குகிறீர்களா ? அல்லது அவர்களுடைய குடும்பங்களின் பொருளாதார பின்னணியை வைத்து பார்த்துக் கொடுக்கிறீர்களா ? அப்படி என்று சொன்னால், அந்த மாணவர்களுடைய குடும்பச் சூழ்நிலை மிகவும் ஏழ்மையாக இருந்தால் 150 ரூபாய் என்பதைக் கூட இன்னும் உயர்த்திக் அதை இந்த ஆண்டே கொடுக்கும் வகையில் அரசு ஏற்பாடு செய்ய முன் வருமா என்று அறிய விரும்புகிறேன் ?

மாண்புமிகு திரு. எம். விஜயசாரதி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அந்த மாணவர்களின் குடும்ப சூழ்நிலையை அடிப்படையாக வைத்துத்தான் இந்த உதவித் தொகையை நாம் வழங்குகிறோம் என்பதோடு மட்டும் அல்ல, அரசைப் பொறுத்த வரையில் ஒவ்வொரு ஆண்டும் அந்தந்த விடுதிகளில் பயிலுகிற மாணவர்களுக்கு புத்தகங்கள் வாங்கவும் தனியாக உதவித் தொகையை அளிக்கிறது. மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் தெரிவித்திருக்கக்கூடிய கருத்துக்களின் அடிப்படையில் அதனை பரிவோடு அரசு பரிசீலனை செய்து ஆவன செய்யும்.

சின்னதாராபுரத்தில் தீயணைக்கும் நிலையம் ஏற்படுத்தும் திட்டம்

*வினா எண் 625.—திரு. சென்னிமலை என்கிற ப. செ. கந்தசாமி மாண்புமிகு முதல் அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா :

(அ) கரூர் வட்டம், சின்னதாராபுரத்தில் தீயணைக்கும் நிலையம் ஏற்படுத்தும் உத்தேசம் அரசுக்கு உண்டா ?

(ஆ) ஆம் எனில், எப்போது செயல்படுத்தப்படும் ?

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன் : (அ) மற்றும் (ஆ) தமிழகத்தில் புதிய தீயணைப்பு நிலையங்கள் நிறுவுவதற்கான ஊர்களின் முன்னுரிமைப் பட்டியல் அரசினரால் அரசு ஆணைஎண் 2819, உள்துறை, நாள் 18–10–1979 இல் அங்கீகரிக்கப்பட்டுள்ளது. அதில் சின்னதாராபுரம் இடம் பெறவில்லை. பட்டியலில்புதியதாக ஒரு ஊரைச் சேர்ப்பதாயின் அந்த ஊரின் மக்கள்தொகை, தீ விபத்து அபாயங்கள் குறித்து பரிசீலனை செய்வதல்லாமல் அவ்வூரிலிருந்து 25 கி.மீ. தொலைவில் எந்த தீயணைப்பு நிலையமும் இல்லாமல் இருக்கவேண்டும். ஏற்

1982 மார்ச் 24]

கெனவே 25 கி.மீ. தொலைவிற்குள் கரூர் வட்ட தலைமையகத்தில் ஓர் முழுமையான தீயணைப்பு நிலையம் இயங்கி வருவதால், சின்ன தாராபுரத்தின் தேவைகளை கரூர் தீயணைப்பு நிலையத்திலும் பூர்த்தி செய்து கொள்ளலாம். முன்னுரிமைப் பட்டியலிலுள்ள எல்லா ஊர்களிலும் புதியதாக தீயணைப்பு நிலையங்கள் திறக்கப்பட்ட பின்னர் சின்ன தாராபுரத்தில் அவசிய நிலைமைக்கேற்ப எடுத்துக் கொள்ளப்படும்.

ஈட்டி பாலா போன்ற ஆயுதங்களை வைத்துக் கொள்வதற்கான உரிமம்.

வினா எண் 626—திரு. ஆர். நவநீத கிருஷ்ண பாண்டியன் : மற்றும் திரு. இரா. தாமரைக்கனி: மாண்புமிகு முதல் அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) ஈட்டி, பாலா போன்ற ஆயுதங்கள் வைத்துக் கொள்ள லைசென்ஸ் பெற வேண்டும் என்று அரசு ஆணையிட்டுள்ளதா ?

(ஆ) ஆம் எனில், அதன் விவரங்கள் என்ன ?

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன் : (அ) மற்றும் (ஆ) படைக்கல விதிகள் 1962 இன் அட்டவணை 1 (Schedule—) இன் பகுதி V இல் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள படைக் கருவிகள் கல மற்றும் வெடி மருந்துகளின் பட்டியலின்படி 9 அங்குல நீளம் மற்றும் 2 அங்குல அகலத்திற்கு மேற்பட்ட குத்து பாகமுள்ள, வீட்டு, விவசாய, விஞ்ஞான மற்றும் தொழில் உபயோகங்களுக்கானவாறு செய்யப்படாத, ஈட்டி, (நீளக்) கத்தி மற்றும் இதர கூர்முனைக் கருவிகள், ஆயுதங்கள் மற்றும் வெடி மருந்துகள், உயிருக்கு ஆபத்தானவை என குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது. அக்கருவிகளை வைத்துக் கொள்ளவும், பயன்படுத்தவும், படைக்கலச் சட்ட விதிகளின்படி உரிமம் பெற வேண்டும்.

திரு. ஆர். நவநீத கிருஷ்ணபாண்டியன்: தலைவர் அவர்களே, இந்த ஈட்டி, பாலா போன்றவற்றை சாதாரணமாக கிராமங்களிலே எல்லோரும் வைத்திருப்பார்கள். வயலுக்குத் தண்ணீர் பாய்ச்சப் போகின்ற போது பாம்பு போன்றவை எதிர்படுகின்றபோது எட்டி நின்று எறிவதற்கு இந்த ஈட்டி பாலா போன்றவை வசதியாக இருக்கும். மேலும் உழவர்கள் உபயோகப்படுத்துகின்ற கலப்பையினுடைய கொளு ஈட்டி மாதிரித்தான் இருக்கும். ஆகவே கொல் பட்டறையிலே அதைத் தயாரித்துக் கொண்டிருக்கும்போது கூட அவர்கள் ஈட்டிதான் தயாரிக்கிறார்கள் என்று கருதப்படுகின்ற நிலைமை ஏற்பட்டு அதனால் அவர்கள் பாதிக்கப்படக்கூடும். ஆகவே அந்த நிலைமையை மாற்றி இந்த ஈட்டி, பாலா போன்ற ஆயுதங்கள் வைத்துக் கொள்வதற்கு லைசன்ஸ் பெற வேண்டும் என்ற அந்த விதி ரத்து செய்யப்படுமா?

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன் : தலைவர் அவர்களே, இப்போது இதற்கெல்லாம் உரிமம் பெற வேண்டும் என்ற நிலை இருக்கின்ற போதே ஆங்காங்கு வகுப்புக் கலவரங்கள் போன்றவை ஏற்படுகின்றபோது இவற்றைப் பெரும்பாலும் பயன் படுத்திவிடுகிறார்கள். அதனால் சிலபல இடங்களில் தற்காலிக மாக அந்த உரிமங்களை ரத்து செய்து விட்டு அந்த ஆயுதங்களைக் கூட பறித்திருக்கின்ற சூழ்நிலை ஏற்பட்டிருக்கின்றது. இப்படி இராமநாதபுரம், திருநெல்வேலி, கன்னியாகுமரி போன்ற மாவட் டங்களில் அந்த உரிமைகங்கள் ரத்து செய்யப்பட்டு அவர்களின் கையிலே உள்ள ஆயுதங்கள் தற்காலிகமாக பறித்து வைக்கப் படக்கூடிய சூழ்நிலைகள் எல்லாம் ஏற்பட்டன. ஆகவே இப்படிப் பட்ட நிலைமைகள் எல்லாம் இருக்கும்போது அந்த ஆயுதங்களை வைத்துக் கொள்வதற்கு உரிமம் பெற்றுத் தீரவேண்டும் என்ற அந்த விதியினைத் தளர்த்துவதாக இல்லை.

திரு. ஆர். நவநீத கிருஷ்ணபாண்டியன் : தலைவர் அவர் களே கலவரப் பகுதிகளில் ஈட்டி, பாலா போன்றவற்றை உப யோகப்படுத்துகிறார்கள் என்று அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார் கள். ஆனால் ஒருவனைக் கொல்ல வேண்டும் என்றால் பெரிய ஈட்டிதான் வேண்டும் என்று இல்லை. சாதாரண பேனாக் கத்தியால் கூட கொன்றுவிட முடியும். மேலும் இந்த ஈட்டி, பாலா போன்றவை சாதாரண கிராம மக்கள் உபயோகப்படுத் தக்கூடியது. மேலும் பாம்பு பிடிக்கின்றவர்கள் கூட இந்த ஈட்டி மாதிரி ஒரு ஆயுதத்தை தான் வைத்திருக்கிறார்கள். ஆகவே இந்த உரிமம் பெறவேண்டும் என்ற விதி இருப்பதன் காரணத்தால் சிலரை வேண்டும் என்றே சங்கடப்படுத்தக்கூடிய சூழ்நிலை ஏற்படும். மேலும் இந்த ஈட்டி, பாலா போன்ற வற்றை யாரும் நிச்சயமாக தவறாக பயன்படுத்தமாட்டார்கள். மேலும் இது அத்தியாவசியமாகத் தேவைப்படுகின்றது. ஆகவே இதற்கு விதிவிலக்கு அளிக்க அரசு தக்க பரிசீலனை செய்யுமா?

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன் : தலைவர் அவர்களே, வீட்டு, விவசாய, விஞ்ஞான மற்றும் தொழில் உப யோகங்களுக்கான சிலபல ஆயுதங்களைப் பயன்படுத்தலாம் என்று சொல்லி இருக்கிறோம். மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் சொல்வது போன்று விவசாயத் துறையிலே உள்ளவர்கள் இதைப் பயன்படுத்த வேண்டும் என்றால் அதற்காக உரிமம் பெறுவ திலே எந்த விதமான சங்கடமும் இருக்காது. மேலும் உரிமம் பெற்றவர்களே தவறாகப் பயன்படுத்தி இருந்தாலும் நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்றால் இது பயன்படும். ஆகவே தேவைப் பட்டால் இந்த உரிமத்தைப் பெற்று பயன்படுத்திக் கொள்ள லாம். ஆனால் அப்படி உரிமம் பெறுவதிலே ஏதாவது சங் கடங்கள் ஏற்படுகின்றன என்று சொன்னால் அந்தச் சங்கடங் கள் ஏற்படாமல் அரசு பார்த்துக் கொள்ளும் என்பதைத் தெரி வித்துக் கொள்கிறேன்.

TRUTH ALONE TRIUMPHS

1982 மார்ச் 24]

(முற்பகல் 10–00.)

மாண்புமிகு, பேரவைத் தலைவர்: பேரவையின் அனுமதியோடு வினாக்கள்-விடைகள் நேரம் நீட்டிக்கப்படுகிறது.

திரு. இரா. தாமரைக்கனி : உத்தரப்பிரதேசத்தில் ஹரிஜனங்களின் பாதுகாப்பிற்காக துப்பாக்கி வழங்குவதுபோல் தமிழ்நாட்டிலும் எல்லா ஹரிஜனங்களுக்கும் துப்பாக்கி வழங்கப்படுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுசெழியன்: உத்தரப்பிரதேசத்தின் நிலை தமிழ்நாட்டில் ஏற்படவில்லை, ஏற்படவும் வேண்டாம், ஏற்படவும் கூடாது.

திரு. இரா தாமரைக்கனி: கிராமங்களில் கத்தி, அரிவாள் ஈட்டி, கோடாரி போன்றவற்றை ஆயுதங்களாக பயன்படுத்துவது போல் சென்னை நகர், மற்ற நகரங்களில் உள்ள கேடிகள் சோடாப்புட்டி, கோலி சோடாபுட்டிகள் பயன்படுத்துகிறார்கள். இந்த கோலிக்குண்டு சோடாப்புட்டி மிகவும் வேகம் உள்ளது. ஆகவே இந்த கோலிக்குண்டு சோடாவிற்கு அதைத் தயாரிப்பதற்கு தமிழ்நாட்டில் அரசு தடை விதிக்குமா ?

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா நெடுசெழியன். : ஒருவரை அடிப்பதற்கு கைகள் கூட போதும். அதற்காக இருப்பவர்கள் கைகளை எல்லாம் அகற்றுவது என்பது கடினமான ஒன்று. நல்ல எண்ணத்தோடுதான் உபயோகிப்பவர்கள் என்று விதிமுறைகள் வைக்கிறோம். கூடுமான வரை வன்முறைக்குப் பயன்படுத்துவதற்கு ஏதுவாக இருப்பவைகளை தடை செய்கிறோம். சமாதான காலத்தில் பயன்படுத்தக்கூடிய பலவற்றிற்கு தடை விதிப்பது என்று சொன்னால் அதனால் ஏற்படுகிற சங்கடங்கள் அதிகமாகும். எனவே சோடாபுட்டி, மற்றவைகளுக்குத் தடை விதிப்பதற்கில்லை.

வடாற்காடு மாவட்டத்திலுள்ள முன்னாள் இராணுவத்தினர்

*வினா எண். 627—திரு. இல. பலராமன். மாண்புமிகு நிதி அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) வடாற்காடு மாவட்டத்தில் உள்ள மொத்த முன்னாள் இராணுவத்தினர் எண்ணிக்கை தாலுகா வாரியாக யாது ?

(ஆ) இவர்களுக்கு தொழில் வேலைவாய்ப்புக்கு வழங்கிய கடன் வசதி எவ்வளவு ?

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெஞ்செழியன்:

(அ) வடாற்காடு மாவட்டத்தில் ஒய்வூதியம் பெற்று வரும் முன்னாள் இராணுவத்தினர் மொத்த எண்ணிக்கை 13,781 ஆகும். தாலுக்கா வாரியாக எண்ணிக்கையாவன.—

தாலுக்காவின் பெயர்.	ஒய்வூதியம் பெறுபவர்களின் எண்ணிக்கை.
வேலூர்	6,630
ஆரணி	1,364
போளூர்	686
திருவண்ணாமலை	1,303
வந்தவாசி	208
ஆர்க்காடு	524
வாலாஜா	632
அரக்கோணம்	302
குடியாத்தம்	934
திருப்பத்தூர்	417
வாணியம்பாடி	316
செங்கம்	226
செய்யார்	239
மொத்தம்	13,781

சட்டமன்றப் பேரவை TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY வாய்மையே வெல்லும் TRUTH ALONE TRIUMPHS

(ஆ) 1969 முதல் 1977 வரையிலும் தொகுப்பு நிதியிலிருந்து ரூ. 7,35,610 கடனாகவும் 1978 முதல் 1981 வரை வங்கிகள்மூலம் பெறும் கடன்களில் வட்டிக்கு உதவித் தொகை கொடுக்கும் திட்டத்தின் கீழ் ரூ. 3,72,690-ம் கடனாக, தொழில்—வேலை வாய்ப்புக்கு கடன்கள் வழங்கப்பட்டுள்ளன.

திரு. இல. பலராமன்: இந்த முன்னாள் இராணுவத்தினருக்கு வட ஆற்காடு மாவட்டத்தில் உள்ள 13,787 முன்னாள் இராணுவத்தினருக்கு இந்த வாரியம் மூலம் கடன் வழங்கப்படவில்லை என்பது அரசுக்குத் தெரியுமா? பூாங்குதள் மூலம்-

கடன்கள் வாங்கிக் கொள்ளலாம் என்ற உத்தரவு இருப்பதால் அவர்களுக்கு கடன்கள் கிடைப்பதில்லை என்ற நிலை இருப்ப தால் இந்நிலையை அரசு மறுபரிசீலனை செய்யுமா ?

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன் : அதுபற்றிய விவரக் குறிப்புகள் இல்லை. ஆனால் அவர்களுக்கு தொழில்கள் செய்வதற்கு கடன் உதவி செய்கிறவகையில் வங்கிகளுக்கு சிபார்சு செய்கிற முறையில் வாரியம் இருக்கிறது. வட்டியை ஓரளவிற்கு குறைக்கிற தன்மையில்—வங்கிகள் குறிப்பிட்ட வட்டி விகிதத்தை வைக்கிறார்கள்—வட்டியைக் குறைத்துக் கொடுப்ப தற்கு அதில் சலுகைகள் கொடுக்க வாரியத்திற்கு ஓரளவிற்கு தொகை ஒதுக்கி ரூ. 3,72,590 கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது.

திரு. இல. பலராமன் : இந்த முன்னாள் இராணுவத்தின ருக்கு மழுவாலூரில் 72 கடைகள் கட்டப்பட்டிருக்கின்றன. அந்தக் கடைகளையாவது முன்னாள் இராணுவத்தினருக்கு வழங்க அரசு உத்தரவிடுமா ? இன்று அங்கே கட்டப்பட்ட கடைகள் தனியாருக்கு விட்டிருப்பது அரசின் கவனத்திற்கு வந்திருக்கிறதா? இதுபற்றி முன்னாள் இராணுவத்தினரிடமிருந்து அரசுக்கு பல கோரிக்கைகள் வந்திருக்கும். அவை இன்றுவரை பரிசீலிக்கப் படாமல் இருப்பதை அமைச்சர் அவர்கள் அறிவார்களா ?

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன் : அந்த 72 கடைகள் முன்னாள் இராணுவத்தினருக்கு அவர்கள் நலன்களுக் குப் பயன்படவேண்டும் என்ற நோக்கத்தினால்தான் கட்டப்பட் டன. முதலில் 300 கடைகளும் அவர்களுக்கு தரப்பட்டன. குறைந்த வாடகை தரலாம் என்று வாடகை நிர்ணயித்து வைத் தோம். வந்தவர்கள் எண்ணிக்கை குறைவு. வந்தவர்கள் அந்த இடத்தைப் பெற்றுக்கொண்டார்களே தவிர வாடகை கட்ட வில்லை. அதற்குப் பிறகுதான் மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் முயன்று அந்தக் கடைகளை ஏலத்தில் விடுவதன் மூலம் அதிகத் தொகை வருகிறது, அப்படி வருகிற தொகையை முன்னாள் இராணுவத்தினரின் நலன்களுக்குப் பயன்படுகிற நிதியோடு சேர்க்கப்பட்டு வருகிறது. அவர்கள் முன்வருவார்களானால் அவர்கள் நலனுக்காகத்தான் முன் உரிமை தரப்பட வேண்டும் என்ற கொள்கை இருந்தது.

திரு. ராஜ்குமார் விஜயரெகுநாத தொண்டமான் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்அவர்களே, வட ஆற்காடு மாவட்டத் திலே எக்ஸ்சர்வீஸ்மென் போர்டு ஒன்றிருக்கிறது. அது சரி யாக இயங்கவில்லை என்று கேள்விப்படுகிறோம். அது அர சுக்குத் தெரியுமா ? அடுத்து, அந்த ரீ-ஹாபிலிடேஷன் சென் டரை எக்ஸ்-சர்வீஸ்மென் வைத்திருக்கிறார்கள். அதிலே எத்தனை பேர் இருக்கிறார்கள் ? அவர்களுக்கு வேலை

வாய்ப்பு கொடுக்கும்போது முன்னுரிமை கொடுக்கப்படுகிறதா? முன்புகூட அரசு ஒரு பிரி-டிரெயினிங் கோர்ஸ் வைத்து, எக்ஸ்-சர்வீஸ் மேனை இங்கே வேலைக்கு வைப்பதாக அறிவித்தீர்கள். அது இப்போது நடந்து வருகிறதா என்று அறிய விரும்புகிறேன்?

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, வட ஆற்காடு மாவட்டத்தில் முன்னாள் இராணுவ வீரர்கள் சங்கம் நடைபெறவில்லை என்ற குறிப்பை மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் தெரிவித்தார்கள். அதனுடைய முழு விவரக் குறிப்புகள் என்னிடம் தற்போது இல்லை. அது சரிவர நடைபெறவில்லை என்ற குறைபாடு இருக்குமானால், அதைச் சீர்திருத்தி அமைக்கும் முயற்சியை அரசு மேற்கொள்ளும். முன்னாள் இராணுவத்தினர், முதியோராக இருக்கின்றவர்கள் தங்குவதற்கான இல்லம் நடைபெற்று வருகிறது. அதிலே எவ்வளவு பேர்கள் இருக்கிறார்கள் என்ற விவரக் குறிப்பு இல்லை. தனிக் கேள்வி போட்டால், அதைத் தர முடியும். முன்னுரிமை எந்தெந்த அளவுக்கு எந்தெந்த துறையில் முன்னாள் இராணுவத்தினருக்கு தரப்படுகிறது என்ற விவரக் குறிப்பும் இல்லை. அதற்கும் தனிக் கேள்வி போட்டால் தரலாம். முன்னாள் இராணுவத்தினரை கூடுமானவரை பயன் படுத்திக் கொள்ள வேண்டுமென்று எல்லாத் துறைகளுக்கும் அறிவித்திருக்கிறோம். அது மட்டுமல்ல. சில பேர் இதிலே நாங்கள் ஆட்களைத் தருகிறோம் என்று அந்த அமைப்பு தலைமைச் சங்கத்திற்கு எழுதினால், அத்தகைய நேரங்களில் அவர்களுக்குத் தேவையான முன்னாள் இராணுவ வீரர்களை அந்தத் தொழிலில் பயன் படுத்திக் கொள்வார்கள். இதுகுறித்து நாங்கள் எல்லாத் தனியார் நிறுவனங்களுக்கும் எழுதியிருக்கிறோம். அவர்களுக்கு எந்தெந்த வகையில் இந்த முன்னுரிமை அளிக்கப்பட்டிருக்கிறது என்ற குறிப்புகள் இல்லை. தனிக் கேள்வி போட்டால், அந்த விவரத்தைத் தரலாம்.

திரு. ஏ. சி. சண்முகம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, வட ஆற்காடு மாவட்டத்தில் முன்னாள் இராணுவத்தினர் சங்கம் எல்லாத் தாலுகாக்களிலும் இருக்கிறது. அவர்களுக்கு என்று சங்கக் கட்டிடம் கட்டுவதற்கான இடத்திற்கு முன் உரிமை கொடுத்து, அரசு உத்தரவிடுமா?

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இது பற்றி கோரிக்கை வந்திருப்பதாகத் தெரியவில்லை. அப்படி ஏதாவது வந்தால், அது பற்றி அரசு பரிசீலனை செய்யும்.

திரு. ஆ. வெள்ளைச்சாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, முன்னாள் இராணுவத்தினருக்கு அனைத்துத் துறைகளிலும் அரசு முன்னுரிமை அளிக்கிறதா என்று அறிய விரும்புகிறேன்? இதற்கான ஆணையை அரசு இட்டிருக்கிறதா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்?

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன்: தலைவர் அவர்களே, சில பல துறைகளில் இதற்கு முன்னுரிமை அளிக்க வேண்டுமென்றும், உரிமைகள் வழங்கப்பட வேண்டுமென்றும், வாய்ப்பளிக்க வேண்டுமென்றும் சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. இது பற்றி தனிக் கேள்வி போட்டால், எந்தெந்தத் துறைகளால் எந்த அளவுக்கு வழங்கப்பட்டிருக்கிறது? என்பதையும், குறிப்பாக இராணுவத்தினர் ஒட்டுநர் பயிற்சி பெற்றிருப்பார்களானால், அவர்களுக்கு போக்குவரத்துத் துறையிலே இடமளிக்க வேண்டும் என்று நாம் எடுத்துச் சொல்லியிருக்கிறோம். இதனுடைய முழு விவரங்களையும் தனிக் கேள்வி போட்டால் தரலாம்.

திரு. ப. நெடுமாறன்: மாண்புமிகு தலைவர் அவர்களே, முன்னாள் இராணுவத்திற்கு அளிக்கப்படுகின்ற சலுகைகள், முன்னுரிமைகள் சுபாஸ் சந்திர போஸ் அவர்களின் இராணுவத்தைச் சேர்ந்தவர்களுக்கும், இந்திய தேசிய இராணுவத்தைச் சேர்ந்தவர்களுக்கும் அளிக்கப்படுகிறதா? இல்லையா? அளிக்கப்படுமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்?

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன்: தலைவர் அவர்களே, அது பற்றி விவரக் குறிப்பு இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வினாக்கள்—விடைகள் முடிவுற்றன.

[குறிப்பு:—ஓர் உரையின் தொடக்கத்தில் (*) உடுக்குறியிடப் பெற்றிருந்தால் அவ்வுரை உறுப்பினரால் சரிபார்க்கப்பெற்றது என்பதைக் குறிக்கும்.]

சட்டமன்றம் LEGISLATIVE ASSEMBLY TAMIL NADU
வாய்மையே வெல்லும் TRUTH ALONE TRIUMPHS

2. தகவல் கோரல்.

(அ) சட்டமன்ற நிகழ்ச்சிகளை ஒளிபரப்புதல்.

திரு. மு. அம்பிகாபதி: பாயின்ட் ஆப் ஆர்டர், மாண்புமிகு தலைவர் அவர்களே, சட்டமன்ற நிகழ்ச்சிகள் பத்திரிகைகளில் வருகிறது; வானொலியில் சொல்லப்படுகிறது. டெலிவிஷனில் வருவதில்லை. இந்த டெலிவிஷன் என்பது மத்திய அரசுக்குச் சொந்தமா? அதிலே இந்த நிகழ்ச்சியைக் காட்டுவதற்கு, நீங்கள் ஏதாவது ஏற்பாடு செய்யும் உத்தேசம் உண்டா?

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: நாடாளுமன்றம் சட்ட மன்றம் ஆகியவைகளின் நிகழ்ச்சிகள் காட்டப் படுவதில்லை; அவ்வாறு காட்டுவது சரியாக இருக்காது.

ஆ. உறுப்பினர்கள் கொடுத்துள்ள அறிவிப்புகள்

திரு. தா. இராசரத்தினம் : தலைவர் அவர்களே, என்னுடைய தொகுதியில் இருக்கும் பட்டாபிராமில் கலவரம் தொடர்ச்சியாக நடந்து கொண்டிருக்கிறது. இது சம்பந்தமான ஒரு ஒத்திவைப்புத் தீர்மானத்தைக் கொடுத்திருக்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: இன்று காலைதான் நீங்கள் கொடுத்திருக்கிறீர்கள். நாளைக்கு எடுத்துக் கொள்கிறேன்.

(முற்பகல் 10-10.)

திரு. கு. பா. பழனியப்பன் : தலைவர் அவர்களே, விழுப்புரத்திற்கு அருகிலே பிடாரம் என்ற கிராமத்திலே கை காகிதத் தொழிற்சாலையிலே 51 பேர்கள் கைது செய்யப்பட்டு ஒரு பதட்டமான சூழ்நிலை இருப்பது குறித்து நான் ஒரு ஒத்திவைப்புத் தீர்மானம் கொடுத்திருந்தேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : தாங்கள் கொடுத்து இருக்கிறீர்கள். அதை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டுமா இல்லையா என்பது ஆய்வில் இருக்கிறது.

3 ஒத்திவைப்புத் தீர்மானம்.

பி.டி.சி. பேருந்துகளுக்கு வேலூரில் சேதம் விளைவித்திருப்பது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திருவாளர்கள் சோ. அழகர்சாமி, இரா. கருப்பையா, செ. சிவசாமி, ஏ. டி. கருப்பையா, என். எஸ். வி. சித்தன், கே. எம். தங்கமணி' ஆர். நவநீதகிருஷ்ண பாண்டியன், என். பழனிவேல், இ.ரெ. இராசமாணிக்கம், இ. எஸ். எம். பக்கீர் முகமது, செ. இராமலிங்கம், துரைமுருகன், ஜி. சொக்கலிங்கம் ஆகியோர் ''வட ஆற்காடு மாவட்டம் வேலூரில் தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழக பேருந்து ஒன்றுக்கு தீ வைதத்தும் மேலும் 7 பேருந்துகளுக்கு சேதமேற்படுத்தியும் உள்ளதால் அப்பகுதியில் ஏற்பட்டு உள்ள கவலை குறித்து விவாதிக்கப் பேரவையின் இதர அலுவல்களை ஒத்தி வைக்க வேண்டும்'' என்று தீர்மானத்தை மொழிய என் அனுமதி கேட்டு அறிவிப்புகள் கொடுத்துள்ளனர். இது எப்படி அவசரப் பொது முக்கியத்துவம் வாய்ந்தது என்பது குறித்து மிகச் சுருக்கமாகக் கூறும்படி உறுப்பினர்களைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

1982 மார்ச் 24]

அதோடு இதே பொருள் குறித்து அநேக மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் கவன ஈர்ப்புத் தீர்மானம் கொடுத்துள்ளனர். அவர்களின் பெயர்களையும் படித்து விடுகிறேன். கவன ஈர்ப்புத் தீர்மானமாக இது எடுத்துக்கொள்ளப்படாமல் ஒத்திவைப்புத் தீர்மானமாக எடுத்துக் கொள்ளப்படுகிறது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். கவன ஈர்ப்புத் தீர்மானத்தை திரு, வாளர்கள் பி. வெங்கடசுப்பிரமணியன், இல. பலராமன், ஏ. எம். சேதுராமன், பெ. சு. திருவேங்கடம், சோ. அழகர் சாமி, இரா. கருப்பையா, ஏ. டி. கருப்பையா, செ. சிவ்சாமி, என். எஸ். வி. சித்தன், கே. எம். தங்மணி, ஆர். நவநீத கிருஷ்ண பாண்டியன், என். பழனிவேல், இரெ. இராசமாணிக்கம் துரை முருகன், ஜி. சொக்கலிங்கம், செ. இராமலிங்கம் இ. எம், எஸ். பக்கீர் முகமது ஆகியோர் கொடுத்திருக்கிறார்கள்

அதிலே ஒரு 17 பேர்களும், இதிலே ஒரு 11 உறுப்பினர்களும் ஆக மொத்தம் 28 பேர்கள் இது சம்பந்தமாகக் கொடுத்திருக்கிறார்கள். ஒத்திவைப்புத் தீர்மானம் எடுத்துக் கொள்ளப்படுகிறது. திரு. சோ. அழகர்சாமி அவையில் இல்லை. திரு. துரைமுருகன் அவர்களுடைய தொகுதியிலே நடந்திருப்பதால் அவர் பேசட்டும்.

திரு. என். எஸ். வி. சித்தன் : இந்த முன் மாதிரி எல்லா நேரங்களிலும் கடைப்பிடிக்கப்படுமா ?

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : இது முன்மாதிரி இல்லை. தங்கள் தொகுதியிலே அப்படி நடக்கிற போது அதைப் பார்த்துக் கொள்ளலாம். அமருங்கள்.

*திரு. துரை முருகன்: தலைவர் அவர்களே, வட ஆற்காடு மாவட்டத்திலே குறிப்பாக இராணிப்பேட்டைத் தொகுதியில் மேல்விஷாரம் என்ற ஊரில் 17—3—1982 ஆம் நாளன்று தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழக பஸ் ஆற்காட்டிலிருந்து வேலூருக்குச் சென்று கொண்டிருக்கிறது—மேல்விஷாரம் வழியாக—$1\frac{1}{4}$ மணிக்குப் போய்க்கொண்டிருக்கிறது. ஏற்கனவே கத்திவாடி போகிற பஸ் நின்றுக் கொண்டிருக்கிறது, இந்த பஸ் ஓவர்டேக் பண்ணுகிறபோது முன்னாலே போய்க் கொண்டிருந்த 35 வயதுள்ள பருக் மேலே ஏற்றி அவர் அதே இடத்திலே நசுங்கி செத்துவிட்டார். விந்த டிரைவர் சட்டையைக் கழற்றி ஒரு கடையிலே போட்டுவிட்டு ஓடிவிட்டார், அந்தக் கண்டக்டரும் தன் பையை ஒரு கடையிலே போட்டுவிட்டு ஓடிவிட்டார். இந்த விபத்தை ஏற்படுத்திய இந்த பஸ்மீது யாரும் கை வைக்கவில்லை. மேல்விஷாரம் தலைவர் அவர்களைத் தங்களுக்குத் தெரியும் ஜன நெரிசல் அதிகமாக உள்ள சாலை அது, அங்கே ஆயிரக் கணக்கானவர்கள் நின்றுக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அந்த பஸ் ஏறி ஒருவர் செத்த உடனே டிரைவரையோ, கண்டக்டரையோ

ஒருவர் கூட அடிக்கவில்லை. எந்த பஸ் மேலே ஏறியதோ அந்த பஸ்மீது யாரும் கைவைக்கவில்லை. காரணம், மேல்விஷாரம் பகுதியில் அடிக்கடி பஸ் விபத்துக்கள் நடந்து இருந்தாலும் கூட வன்முறையில் ஈடுபடுகின்றவர்கள் அல்ல, கண்ணெதிரே விபத்து ஏற்படுத்திய அந்த பஸ் ஒன்றும் செய்யப்படவில்லை. ஆனால் 2, 3 பர்லாங் தூரத்திற்கு அப்பால் உள்ள பைபாஸிலே ஒரு பஸ் போய்க் கொண்டிருக்கிறது, அந்த பஸ்ஸை—இந்த விபத்து $1\frac{1}{4}$ மணிக்கு நடந்திருக்கிறது. ஆனால் கிட்டத்தட்ட $2\frac{1}{2}$ மணி அளவிலே—யாரோ எரித்தார்கள். அதுவும் அரசாங்கத்திற்குச் சொந்தமான பஸ்தான். போலீஸ் கிட்டத்தட்ட 31 பேர்களை கைது செய்திருக்கிறது. 307-வது செக்ஷன் அதுதான் ஜெனரல் நேஷனல் செக்ஷன்—அதைத் தவிர ஐ.பி.சி.யில் உள்ள செக்ஷன்களை எல்லாம் போட்டு—பெயிலில் விடமுடியாது என்று சொல்கிற நிலை ஏற்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் பைபாஸிலே எரிந்திருக்கின்ற அந்த பஸ்ஸை கோட்டை மைதானத்திலே வைத்து இருக்கிறார்கள். அதிலே ஒரு போர்டை எழுதி வைத்திருக்கிறார்கள். என் நிலையைப் பாருங்கள், யாருக்கு நான் என்ன தவறு செய்தேன், என்னைக் கொளுத்தி விட்டார்கள் என்று ஒப்பாரி வைத்து கண்ணீர் விடுவதைப் போல் எழுதி வைத்திருக்கிறார்கள். அந்தப் பகுதியிலே ஒரு டென்ஷன் இருக்கிறது. அப்படி எழுதி இருந்தும், ஆர்.எஸ்.எஸ். தோழர் என்ன சொல்லியிருக்கிறார் என்றால் பொதுவாக முஸ்லீம் சகோதரர்கள் மனதைப் புண்படுத்துகிற வகையிலே —*என்ற ஒரு கெட்ட வாசகத்தை எழுதியிருக்கிறார்கள்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: அந்த வாசகம் அவைக் குறிப்பில் இருந்து நீக்கப்பெறுகிறது.

திரு. துரைமுருகன்: இப்போது என்ன நடந்தது என்றால் படிக்கிற இஸ்லாமியர் சமுதாயத்தினர் உள்ளத்திலே ஒரு குமுறலை உண்டாக்கியிருக்கிறது. அதே நேரத்தில் இப்படி நடந்திருக்கிறதே என்று இந்துக்களின் மத்தியிலே உணர்வு ஏற்பட்டிருக்கிறது. இது எங்கே போய் முடியும் என்றால் ஒரு மதச் சண்டையிலே போய் முடிகிற நிலைமை உருவாகியிருக்கிறது. நான் அரசை கேட்கிறேன். நீங்கள் கைது செய்கிறீர்கள், நான் வேண்டாமென்று சொல்லவில்லை. அவர்கள் மீது வழக்கு போடுகிறீர்கள், அதையும் வேண்டாமென்று சொல்லவிலலை). இன்றைக்கு நீதி மன்றத்திலே பார்த்து நிரபராதி என்றால் விடுதலையாகி வெளியே வருகிறார்கள். ஆனால் எரிக்கப்பட்ட பஸ்ஸை கொண்டு போய் கோட்டை மைதானத்திலே வைத்திருக்கிறீர்களே. இது என்ன நியாயம் என்று கேட்கிறேன். கேட்டால் சொல்வீர்கள். பஸ் என்ன செய்தது? ஓட்டிய டிரைவர் தான் ரேஷாக ஓட்டிவிட்டார் என்று நான் ஒத்துக்கொள்கிறேன். அதே மேல்விஷாரத்தில் 1972-ஆம் ஆண்டு நம்முடைய முதலமைச்சர் தி.மு.க வில்

*மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரின் ஆணைக்கிணங்க அகற்றப் பெற்றது.

ருந்து வெளியேற்றப்பட்டபோது அன்பு டிரான்ஸ்போர்ட் என்ற பஸ் எரிக்கப்பட்டது. அதுவா பொதுக்குழு கூட்டிற்று? அதுவா செயற்குழு கூட்டிற்று? நடவடிக்கை எடுத்தது என்றால் கிடையாது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: அரசியலுக்குப் போக வேண்டாம்; பஸ் கொளுத்தியது நியாயம் என்று சொல்கிறீர்களா? அல்லது நியாயம் இல்லையென்று சொல்கிறீர்களா? இரண்டில் ஒன்றைச் சொல்லி முடியுங்கள்.

திரு. துரைமுருகன்: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பஸ் கொளுத்துவது நியாயமென்று நான் வாதாட மாட்டேன். ஒரு அரசுக்குச் சொந்தமான பஸ்ஸை யார் எரித்திருந்தாலும் அந்த சமூகவிரோதிகள் மீது நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டும். ஆனால் எரிக்கப்பட்ட பஸ் ஒரு இடம், ஆனால் கைதான மேல்விஷாரம் இஸ்லாமியத் தோழர்கள் அவ்வளவு பேரும் கைது செய்யப்பட்டு இன்றைக்கு பெயிலிலே கூட விடமாட்டேன் என்று சொல்வது என்ன நியாயம்? பழி ஒரு இடம், பாவம் ஒரு இடம் என்பது போல இருக்கிறது. அரசு சரியாக புரிந்து கொள்ளவில்லை. டைபாசிலே எரிந்த பஸ்களுக்கும், மேல்விஷாரம் தோழர்களுக்கும் எந்த சம்பந்தமும் கிடையாது. இது குறித்து ஏராளமான ஆதாரங்கள் என்னிடம் இருக்கின்றன. இது குறித்து விவரமாகப் பேசுவதற்கு தலைவர் அவர்கள் அனுமதித்ததால், மற்ற பிரச்சினைகளை பேசி முடிவெடுக்கலாம் என்று கூறி முடிக்கிறேன்.

திரு. என். எஸ். வி. சித்தன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, எனக்கு முன்னாலே பேசிய உறுப்பினர் சொன்னதைப் போல இது ஒரு வருந்தத்தக்க, கண்டிக்கத் தக்க நிகழ்ச்சியாகும். மேல்விஷாரம் சாலை குறுகலாக இருக்கிறதால் இது மாதிரியான விபத்துக்கள் ஏற்பட்டு, உயிர் பலி ஏற்பட்டு அரசாங்கத்தினுடைய சொத்துக்கும் சேதம் விளைகிற சூழ்நிலை ஏற்படுகிறது. அதற்கு பக்கத்திலே பை-பாஸ் ரோடு இருக்கிறதென்று நமக்கு வந்திருக்கிற செய்திகள் குறிப்பிடுகின்றன. அப்படியானால் இதனை ஒரு வழித்தடமாக அல்லது மாற்று வழியிலே போக்குவரத்து செல்வதற்கு இதற்கு முன்னாலே ஏதாவது ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருக்கிறதா என்பதை நாம் தெரிந்து கொள்ள வேண்டும். இது மாதிரி விபத்துக்கள் ஏற்படுகிற போது, அல்லது அரசியல் கட்சிகள் நடத்துகிற வரவேற்பு அல்லது போராட்டம் போன்ற நிகழ்ச்சிகளில், அவற்றை சாக்காக வைத்துக்கொண்டு வன்முறை கும்பல் உள்ளே புகுந்து பொதுச் சொத்துக்களுக்குச் சேதம் விளைவித்து, நிகழ்ச்சிகளுக்குக் களங்கம் ஏற்படுத்துகிற வகையிலே பஸ் எரிப்பு போன்ற நிகழ்ச்சிகள் தொடர்ந்து நடந்து வருகின்றன. இதற்கு ஒரு முடிவு

ஏற்படுத்துவதற்கும், நம்முடைய சொத்துக்களுக்கு சேதம் ஏற்படாமல் பாதுகாப்பதற்கும் போக்குவரத்துத் துறையிலே இதுபோன்ற நிகழ்ச்சிகள் நடக்காது இருக்கவும், பாதிக்கப் பட்டவர்களுக்குப் பாதுகாப்பு கொடுப்பதோடு, நஷ்டயீடு கொடுப்பது பற்றியும், பாதிக்கப்பட்டாதவர்கள் இன்றைய தினம் வழக்குகளிலே ஈடுபட்டிருக்கிறதால் இது பற்றி விரிவாகப் பேசுவதற்கு அவையை ஒத்திவைத்து விவாதிக்க வேண்டு மென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

திரு. ஆர். நவநீதகிருஷ்ண பாண்டியன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, 17.3.82 அன்று ஆற்காட்டிலிருந்து வேலூருக்கு சென்ற பெரியார் பேருந்து ஒன்று மேல் விஷாரத்தில் பாருக் என்கிற மேல்விஷார கூட்டுறவு பண்டக சாலையில் பணிபுரியும் ஊழியர் மீது மோதி அவர் ஸ்தலத்தி லேயே மாண்டிருக்கிறார். அதையறிந்து அந்த பஸ் மீது கல் எறிந்தவுடன், மேல் விஷாரத்திலிருந்து போக்குவரத்து மாற்றுப்பாதையில் திருப்பி விடப்பட்டு அங்கு 8 பஸ்கள் சேதப்படுத்தப்பட்டிருக்கின்றன. அரசு தரப்பிலே சொல் கிற போது 4 லட்சம் ரூபாய் அளவிற்குச் சேதம் என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். பஸ் டிரைவர் வேண்டுமென்றே ஒரு ஆள் மீது ஏற்றுகிற நிலைமையிருக்காது. முன் விரோதம் இருக்கவேண்டிய காரணமும் இல்லை. விபத்துக்கள் ஏற் படுவது சாதாரணம். இதிலே ஆத்திரமடைந்து சம்பந்த மில்லாத மாற்று வழியிலே சென்ற 8 பஸ்கள் தாக்கப்பட்டு, சுமார் 1 1/2 மணி நேரம் அங்கு போக்கு வரத்து நிறுத்தப் பட்டு அந்தப் பகுதி மக்கள் இன்னல் பட்டிருக்கிறார்கள்.

இப்படிப்பட்ட காரியங்களைச் சமூக விரோதிகள் செய்கி றார்கள் என்பது எல்லோருக்கும் தெரியும். ஆனால், 1 1/2 மணி நேரம் அந்தச் சம்பவம் நடந்து கொண்டிருக் கிறபொழுது ஆற்காடு அல்லது வேலூர் மிக அருகிலே தானிருக்கிறது. காவல் துறையினர் மிக விரைந்து வந்தி ருந்தாலும் கூட இந்தச் சம்பவங்களைத் தடுத்திருக்க முடியும். ஆனால், இப்படிப்பட்ட சம்பவங்கள் மேன்மேலும் தொடர்ந்து நடந்து வருகிற காரணத்தாலே, இப்படிப்பட்ட அரசாங்கச் சொத்துக்களுக்குச் சேதம் விளைவிக்கின்ற சமூக விரோதிகளைப் பற்றி இன்னும் தீவிரமாகத் தெரிந்து விசாரித்து, அதுபற்றி இன்னும் விரிவாகப் பேச வேண்டிய காரணத்தாலே, அவை யின் இதர அலுவல்களை ஒத்தி வைத்து இது குறித்து விரிவாகப் பேச வேண்டுமென்று கேட்டு அமர்கிறேன்.

(முற்பகல் 10-20)

திரு. என். பழனிவேல்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஆற்காட்டிலிருந்து வேலூர் சென்ற தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழக பஸ் ஒன்று கடந்த 17 ஆம் தேதி, பண்டக சாலை ஊழியர் ஒருவர் விறகு வாங்கிக் கொண்டு சைக்கிளில் சென்ற பொழுது, அவர்மீது மோதி, அந்த 30 வயது வாலிபன் அந்த இடத்திலேயே இறந்திருக்

கிறான். அதைத் தொடர்ந்து அந்தப் பகுதியிலே ஒரு பதட்ட நிலை ஏற்பட்டிருக்கிறது. இது எதைக் காட்டு கிறது என்று சொன்னால், பொதுவாக பஸ், லாரி விபத்துக் களில், யார் மீதாவது மோதியோ அல்லது ஏற்றியோ இறந்து விட்டால் அதற்கு எந்தவிதமான ஒரு பலனும் அந்த இறந்தவர் தரப்பினருக்குக் கொடுக்கப்படவில்லை என்பதைத் தான் காட்டுகிறது. யார் இறந்தாலும் அது சாதாரண விஷயமாகப் போய்விடுகிறது. ஏற்றியவருக்கு 6 மாத தண்ட னையோ அல்லது ரூ. 200 அபராதமோ போடுகிறார்கள். இது தான் நிலைமை. ஆகவே, இந்த மாதிரி நிலைமை நாடு பூராவும் தொடர்ந்து நடை பெறுகின்ற காரணத்தால், சாதா ரணமாகப் பொது மக்கள் மத்தியிலே இம்மாதிரி ஒரு பழக்கம் தோன்றிவிடுகிறது. ஆகவே, இம்மாதிரி விபத்துக் கள் நடக்கக்கூடிய காலங்களில், விபத்துக்களில் பாதிக்கப் பட்ட குடும்பங்களுக்குப் போதிய அளவு நஷ்ட ஈடு கொடுத்து அவர்கள் மனதைத் திருப்திப்படுத்தக்கூடிய அளவிலே அரசு தரப்பிலே நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும். அதோடு இந்தப் பிரச்சினை சம்பந்தமாக ஏற்பட்ட கலவரத்தில், இன்றைக்கு 30-க்கு மேற்பட்டவர்கள் கைது செய்யப்பட்டு, ஜாமீனில் கூட வரமுடியாத செக்ஷன்கள் போடப்பட்டு உள்ளே வைத்தி ருப்பதாகத் தெரிகிறது. இது தேவையில்லாத ஒன்று. ஏதோ ஒரு விபத்து நடந்திருக்கிறது. ஒரு நபர் இறந்திருக் கிறார். அதனால் சில பதட்டங்கள் ஏற்படுவது இயற்கை. அதனால், அந்தப் பகுதியிலே இருக்கக்கூடிய, அதிலும் குறிப்பாக, ஒரு சமூகத்தினரை வேண்டுமென்றே துன்பப் படுத்துகின்ற நடவடிக்கைகள் எடுத்திருப்பதாகத் தெரிகிறது. இதையெல்லாம் கைவிட்டு, இது சம்பந்தமாக, பரிசீலிக்க வேண்டியிருப்பதால், அவையின் இன்றைய இதர அலுவல்களை ஒத்தி வைக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

திரு. செ. சிவசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கடந்த 17—3—1982 ஆம் தேதி அன்று வேலூருக்கு அருகிலே சாலம் என்ற இடத்திலே பஸ்ஸுக்கு ஆக்சிடென்ட் ஏற்பட்டு ஒரு முஸ்லீம் நண்பர் இறந்திருக்கிறார். அவருடைய பெயர் ஃபரூக் என்பது. அதன் காரணமாக சுற்றுப்புறத்திலே ஒரு ஆபத்தான நிலைமை ஏற்பட்டு, ஒரு பஸ்ஸைக் கொளுத் தியிருக்கிறார்கள். கிட்டத்தட்ட ரூ. 4 1/2 இலட்சம் பெறக்கூடிய அந்த பஸ்ஸுக்கு மிகப் பெரிய சேதத்தை உண் டாக்கியிருக்கிறார்கள். அந்தப் போல் தொடர்ந்து சட்டசபை நடக்கக்கூடிய நேரத்திலே, தமிழகத்திலே பல சம்பவங்கள் ஏற்பட்டுக் கொண்டிருக்கின்றன. இதை எல்லாம் கட்டுப் படுத்தும் முறையிலே, நடவடிக்கை எடுக்கும் முறையிலே, வேகக் கட்டுப்பாடு முறைகளை ஒழுங்காகப் புகுத்தி, வேகக் கட்டுப்பாடு எல்லாம் கொண்டு வந்திருந்தால், இப்படிப்பட்ட சிறு சந்துகளிலே போகக் கூடிய நேரத்திலே சர்வசாதாரண

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

மான விபத்துக்கள் ஏற்பட்டிருக்க முடியாது. இவைகளை யெல்லாம் கணக்கிலே எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும். கிட்டத் தட்ட 30 பேர்களைக் கைது செய்திருக்கிறார்கள். அவர் களை எல்லாம் விடுதலை செய்யும் முறையிலே நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு, இந்த விவரங்களை மிகவும் விரிவாக விவாதிக்கவேண்டி இருப்பதால், இன்றைய சபையின் இதர நடவடிக்கைகளை ஒத்தி வைக்க வேண்டு மென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, 17—3—1982 அன்று தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகத்தைச் சேர்ந்த நகரப் பேருந்து டி.எம்.என். 7831 ஆற்காட்டிலே வேலூர் வழித்தடகத்தி லிருந்து சென்று கொண்டிருந்தது. மதியம் சுமார் 1.25 மணி அளவில் மேல்விஷாரம் கத்திவாடி ரோடுப் பேருந்து நிற்கும் இடத்திற்குச் சுமார் 100 அடி தொலைவு இருக்கும் போது, அதே திசையில் பேருந்தின் முன்னால் மிதிவண்டியில் சென்று கொண்டிருந்த ஃபருக் என்பவர் இடது புறத்திலிருந்து வலது புறம் செல்ல தனது சைக்கிளைத் திடீரென்று திருப்பிய பொழுது பின்னால் வந்துகொண்டிருந்த பேருந்தின் முன் இடது புறத்திலே மோதி தார் ரோடிலே விழுந்தார். விழுந்த வேகத்தில் தலையில் அடிபட்டதால் ரத்தக் காயங்கள் ஏற்பட்டு அவர் அந்த இடத்திலேயே இறந்து விட்டார். அவரது வயது 30 இருக்கலாம். மேல்விஷாரத்தைச் சேர்ந் தவர். மேல்விஷாரத்தில் மில்லத் என்ற மளிகைக் கடையிலே பணியாற்றிக் கொண்டிருந்தவர். பேருந்தின் முன் இடது சக்கரம் சைக்கிளின் மீது ஏறி சைக்கிள் சேதம் அடைந்தது. விபத்து நடந்ததும் சிலர் திரளாகக் கூடி அப்பேருந்தினைச் சேதப்படுத்தினார்கள். அப்பேருந்தின் ஓட்டுநரான திரு. சாந்தமூர்த்தியை அடித்தும், பிறகு நடத்துனரான ஜெயராமனி டமிருந்த பணப் பையைப் பறித்தும் பிறகு திருப்பியும் கொடுத்தார்கள். அந்தச் சமயம் பாதை தடைப்பட்டதால் எதிர்த்திசையிலிருந்து ஆற்காட்டை நோக்கிச் சென்றுகொண்டி ருந்த பேருந்துகளில் யாவும் விபத்து நடந்த இடத்திற்கு அருகிலேயிருந்த பக்கப் பாதை வழியாகப் பிரிந்து செல்ல எத்தனித்தபொழுது பலர் திரளாகச் சென்று அவ்வழியாகச் செல்ல எத்தனித்த எட்டுப் பேருந்துகளை வழி மறித்து, நிறுத்தி, பயணிகளை அங்கேயே இறங்கச் சொல்லிவிட்டு தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகத்தைச் சேர்ந்த டி.எம்.என். 7607 என்ற நகரப் பேருந்தை டீசல் ஊற்றித் தீ வைத்து எரித்தார்கள். அந்தப் பேருந்து முற்றும் எரிந்து நாசமாயிற்று. மேலும் தந்தை பெரியார் போக்கு வரத்துக்கழகத்தைச் சார்ந்த டி.எம்.என் 7830, டி.எம்.என். 7528, டி.எம்.என். 7665 மற்றும் டி.எம்.என். 7677 ஆகிய நான்கு பேருந்துகளில் உள்ள இருக்கைகள் கண்ணாடி விளக்கு கள், கண்ணாடி போன்ற பலவித பொருள்கள் சேதப்படுத்தப்

பட்டன. அத்துடன் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தைச் சேர்ந்த இரண்டு பேருந்துகளையும் டி.எம்.என். 1694, டி.எம். என். 3012, திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகத்தைச் சேர்ந்த ஒரு பேருந்தையும் டி.எம்.என். 9048 மேற்கண்டவாறே சேதப் படுத்தினார்கள். விவரம் தெரிந்தவுடன் காவல்துறையினர் அந்த இடத்திற்கு விரைந்து சென்று கூட்டத்தைக் கலைத்து நிலவரத் தைக் கட்டுக்குக் கொண்டு வந்தார்கள். தற்பொழுது நிலவரம் அமைதியாக இருக்கிறது. போக்குவரத்து மீண்டும் தடை ஏது மின்றி செயல்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறது. தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகத்தைச் சேர்ந்த பேருந்துகளின் சேத மதிப் பீடு சுமார் ஒன்றரை இலட்சம் ரூபாய்; பல்லவன் மற்றும் திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகத்தைச் சேர்ந்த பேருந்து களின் சேத மதிப்பீடு சுமார் நாற்பதாயிரம் ரூபாய். இது விஷய மாக ஆற்காடு போலீஸ் நிலையத்தில் புகார் செய்யப்பட்டு போலீசார் வழக்கு பதிவு செய்து தீவிரமாக விசாரித்து வருகிறார் கள். எனவே, இது சம்பந்தமாக விவாதிப்பதற்காக இந்தப் பேரவையினுடைய இதர அலுவல்களை ஒத்தி வைக்க வேண்டிய அவசியமில்லை என்ற என் கருத்தைத் தெரிவித்து அமர்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மாண்புமிகு அமைச்சரின் விளக்கத்திற்குப் பின் பேரவையின் இதர அலுவல்களை ஒத்தி வைத்து இத் தீர்மானம் குறித்து விவாதிக்கத் தேவை இல்லை யென்பதால், இதற்கு இசைவு மறுக்கப் பெறுகிறது.

4. கவன ஈர்ப்புகள்.

(அ) அம்பாசமுத்திரப் வட்டம் கோடாரங்குள விவசாயிகளுக்கு வழங்கப்பெற்ற நிலப்பட்டா.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திருவாளர்கள் என். எஸ். வி. சித்தன், சே. எம். தங்கமணி ஆகியோர் ஒரே பொருள் குறித்து கவன ஈர்ப்புத் தீர்மானங்கள் கொடுத்துள்ளனர். அவர் களுள் ஒருவர் இதை மாண்புமிகு வருவாய்த் துறை அமைச்சரின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருவார்.

திரு. என். எஸ். வி. சித்தன்: தலைவர் அவர்களே, "அம்பா சமுத்திரம் வட்டம் கோடாரங்குளம் கிராமத்தில் 400 விவசாயி கள் வழங்கப்பட்ட பட்டாவின் பயனை அடைய முடியாமல் இருப்பது குறித்து" அவசரப் பொது முக்கியத்துவம் வாய்ந்த நிகழ்வினை மாண்புமிகு வருவாய்த் துறை அமைச்சரின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம்: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பேரவைமுன் கீழ்க்கண்ட விவர அறிக்கை ஒன்றை வைக்கிறேன்.

அறிக்கை.

திருநெல்வேலி மாவட்டம், அம்பாசமுத்திரம் வட்டத்தில் இருக்கும் கோடாரங்குளம் கிராமம், திருவாவடுதுறை ஆதீனத்தைச் சேர்ந்த இனாம் கிராமம் ஆகும். தமிழ் நாடு இரு வார இனாம் ஒழிப்பு சட்டம் 26/63-ன் கீழ் இந்த கிராமம் எடுத்து கொள்வதற்காக 18—8—1966-ல் உத்தரவு பிறப்பிக்கப்பட்டது. இதை ஆட்சேபித்து ஆதீனத்தின் சார்பாக ரிட் மனு உயர் நீதி மன்றத்தில் (W.P. 2319/66) தாக்கல் செய்யப்பட்டது. உயர் நீதி மன்றம், மேற்படி கிராமத்தை சட்டம் 26/63-ன் படி எடுத்துக் கொள்வது செல்லாது என்று தீர்ப்பு அளித்துள்ளது (1970 I.M. L. J. 523).

இதை எதிர்த்து பாதிக்கப்பட்டவர்கள் (விவசாயிகள்) சென்னை உயர்நீதி மன்றத்தில் ரிட் அப்பீல் (W. A. N0. 529/69) தாக்கல் செய்தனர். இதில் மேற்படி உயர்நீதி மன்றத்தின் உத்திரவு சரி இல்லை என்றும், இது 'பார்ட் இனாம்' கிராமம் (Part Inam village) ஆகும் என்றும் தீர்ப்பு அளிக்கப்பட்டது. இதை எதிர்த்து ஆதீனம் டில்லி உச்ச நீதி மன்றத்தில் சிவில் அப்பீல் (C.A. 986/72) தாக்கல் செய்து, அது இன்னும் முடிவடையாத நிலையில் இருக்கிறது. இதற்கிடையில் டில்லி உச்ச நீதி மன்றத்தில் மேற்படி முறையீட்டில் தாக்கல் செய்யப்பட்ட இடைக்கால மனுவில் பிறப்பித்த உத்தரவுப்படி சம்பந்தப்பட்ட நபர்களை வெளியேற்றம் செய்வது மட்டும் தடை செய்யப்பட்டது. மற்றபடி ஏற்கெனவே உள்ள ஆணைப்படி கோடாரங்குளம் கிராமம் சட்டம் 26/63-ன் படி 7—3—1972-ல் எடுத்துக் கொள்ளப்பட்டு பசலி 1383-ல் நிலவரித்திட்டம் அமுல் படுத்தப் பட்டது.

2. நிலவரித் திட்ட வட்டாட்சியர் அவர்களால் சட்டம் 26/63-ன் கீழ் இந்த கிராமத்திலுள்ள நிலங்களுக்கு பட்டா சம்பந்தமாக விசாரணை எடுத்துக் கொள்ளப்பட்டு எஸ். ஆர். 12/3/எஎம்பி/73, நாள்4—6—1974-ல் உழுது பயிரிடுவோருக்கு ஷெட்யூல் 'ஏ'-ன்படி மேற்படி சட்டத்தின் பிரிவு 11-ன்படி பட்டா அனுமதிக்கப்பட்டும் 'பி' மற்றும் 'சி' ஷெட்யூலில் சேர்ந்துள்ள இனங்களுக்கு பட்டா மறுக்கப்பட்டும் உத்திரவிட்டுள்ளார். நிலவரித்திட்ட வட்டாட்சியரின் இந்த உத்திரவை எதிர்த்து திருநெல்வேலி இனாம் ஒழிப்பு நடுவர் மன்றத்தில் திருவாவடுதுறை ஆதீனம் மேல் முறையீடு செய்ததின் பேரில் சாலைகள், குளங்கள், வாய்க்கால், பாறை மற்றும் பொது உபயோகத்தில் உள்ள புறம்போக்காக வைத்துக் கொள்ளக் கூடிய நிலங்கள் தவிர ஏ. பி. சி. ஷெட்யூல்களில் கண்டுள்ள நிலங்களை அனைத்திற்கும், இந்த நிலங்கள் இருவார பண்ணை நிலங்கள் என்றும், சொந்தத்தில் சாகுபடி செய்யும் விதியிலிருந்து தர்ம

நிறுவனங்கள் விதி விலக்களிக்கப்பட்டிருக்கின்றன என்றும் காரணங்காட்டி, திருவாவடுதுறை ஆதினம் பேருக்கு பட்டா வழங்க நடுவர் மன்றம் 10—7—1979 அன்று உத்திரவிட்டுள்ளது. இதன் மூலம் கோடாரங்குளம் கிராமத்தில் புறம்போக்கு நிலங்கள் நீங்கலாக மற்ற எல்லா நிலங்களுக்கும் திருவாவடுதுறை ஆதீனத்திற்கு பட்டா அனுமதிக்கப்பட்டுள்ளது.

3. மேற்படி இனாம் ஒழிப்பு நடுவர் மன்றத்தில், உழுது பயிரிடுவோர்களை விசாரிக்காமலேயே ஒரு தரப்பாக (ex-parte) உத்திரவு பிறப்பிக்கப்பட்டுள்ளதென உழுது பயிரிடுவோர்கள் மேற்படி இனாம் நடுவர் நீதி மன்ற உத்திரவை ரத்து செய்து புனர் விசாரணை செய்யக் கோரி மனு தாக்கல் செய்தார்கள். இதன் பொருட்டு அரசு ஒரு பிரத்யேக வழக்கறிஞரை நியமித்து உழுது பயிரிடுவோர்கள் சார்பிலும், அரசு தரப்பிலும் வழக்காட அறிவுரை வழங்கியது. இருப்பினும் இந்த மனுவை, ஏற்கெனவே எல்லா ஆதாரங்களையும் பரிசீலனை செய்த பிறகு தான் 10—9—1979 தீர்ப்பு வழங்கப்பட்டது என்று இனாம் நடுவர் மன்றம் தனது 10—9—1980 தேதியிட்ட ஆணையில் தள்ளுபடி செய்தது.

4. இதற்கிடையில் இனாம் ஒழிப்பு நடுவர் மன்றத்தின் 10—7—1979 தேதியிட்ட உத்திரவை உதிர்த்து திரு. கே. வி. சுப்பிரமணியம் மற்றும் 504 நபர்கள் சென்னை உயர் நீதி மன்றத்தில் 10—11—1979 அன்று மேல் முறையீடு தாக்கல் செய்துள்ளார்கள். மேற்படி 10—7—1979 தீர்ப்பு, அரசுக்கும், உழுது பயிரிடுவோர்களுக்கும் சாதகமாக இல்லாததால் மேற்படி அப்பீலில் உழுது பயிரிடுவோரின் கோரிக்கைக்கு ஆதரவாக வாதாடுவதுடன், அரசின் சார்பாகவும் வாதாட அரசு வழக்கறிஞருக்கு அறிவுரை வழங்கப்பட்டுள்ளது. எனினும் மேற்படி மேல் முறையீடு விசாரணைக்கு வரும்பொழுது உழுது பயிரிடுபவர்களது (Cultivating Tenants) நலனைப் பாதுகாத்தும் அதே சமயத்தில் அரசுக்குப் பாதகமாக இல்லாத வகையிலும் கூடுதல் அரசு வழக்கறிஞர் (Additional Government Pleader) துணையுடன் வாதாடுமாறு அரசு தலைமை வழக்கறிஞருக்கு (Advocate General) அறிவுரைகள் வழங்கப்படும். சட்டம் 26/63-ல் கண்டுள்ளவாறு உழுது பயிரிடுவோர்களின் நலனைப் பாதுகாப்பதற்குத் தக்க நடவடிக்கையினை அரசு எடுத்துக் கொண்டு வருகிறது.

திரு. என். எஸ். வி. சித்தன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, 5 -வது விதியின் கீழ் மாண்புமிகு அமைச்சரவர்களின் கவனத்தை ஈர்க்கும் நேரத்தில் இந்தப் பேரவைக்கு அறிக்கை வைப்பது வழக்கமாக இருக்கிறது. அந்த அறிக்கையின் மேல் எந்தெந்த உறுப்பினர்கள் இந்தக் கவன ஈர்ப்புத் தீர்மானங்கள் கொடுத்திருக்கிறார்கள், என்ன பிரச்சினைகளைக் குறித்து

ஈர்த்திருக்கிறார்கள் என்று இருக்கும். ஆனால் இந்தக் குறிப்பிட்ட நிகழ்விலே மாண்புமிகு உறுப்பினர்களின் பெயர்கள் இல்லையே, அவர்கள் பெயர் போனவர்களா என்பதை மாண்புமிகு துணைத் தலைவரவர்களின் மூலமாக கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

(மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்—தலைமை)

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : எல்லா உறுப்பினர்களின் பெயர்களும் இருக்கின்றன.

திரு. என். எஸ். வி. சித்தன் : அதுதான் இல்லை, அவர்களெல்லாம் பெயர் போனவர்களா ?

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : பெயர் போனவர்கள், பெயர் இருக்கின்றவர்கள் என்று இரண்டு அர்த்தங்கள் இருக்கின்றன. இங்கே இருக்கின்ற அத்தனை உறுப்பினர்களின் பெயர்களும் இருக்கின்றன.

திரு. என். எஸ். வி. சித்தன்: இது உண்மைக்குப் புறம்பான தகவல்.

மண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: நான் சொன்னது இந்த அறிக்கையைப் பற்றியது அல்ல. நீங்கள் சொன்ன அர்த்தத்திலேதான் பொதுவாக சொல்கிறேனே தவிர வேறல்ல. விவர அறிக்கையிலே உறுப்பினர்களின் பெயர்கள் இருக்கத் தேவையில்லை.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். திருநாவுக்கரசு: பேரவைத் துணைத் தலைவரவர்களே, அஜெண்டாவிலே கவன ஈர்ப்புத் தீர்மானங்களைக் கொடுத்தவர்களின் பெயர்கள் இருக்கும். அதற்கான அறிக்கையை வைக்கும்பொழுது யார் யார் கொடுத்திருக்கிறார்கள் என்று இருக்காது.

திரு. என். எஸ். வி. சித்தன் : பேரவைத் துணைத் தலைவரவர்களே, உங்கள் மூலமாக நான் மாண்புமிகு அமைச்சரவர்களுக்குச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புவது, இன்றைக்கு எடுத்துக் கொள்ளப்பட இருக்கின்ற இரண்டாவது கவன ஈர்ப்புத் தீர்மானம் சம்பந்தமான அறிக்கையில் பெயர் இருக்கின்ற முறை பின்பற்றப் பட்டிருக்கிறது.

(முற்பகல் 10·30)

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : இருந்துதான் தீர வேண்டும் என்ற கட்டாயம் இல்லை. (குறுக்கீடு). இந்த விதியின்கீழ் எந்தெந்த உறுப்பினர்கள் கொடுத்திருக்கிறார்கள்

என்று பெயர் வந்திருக்கின்றது. அமைச்சர் அவர்கள் எழுந்து அறிக்கை வைக்கப்பட்டிருப்பதாகச் சொல்லி இருக்கின்றார். நீங்கள் அதிலே ஒப்பிட்டுப் பார்த்துக் கொள்ள வேண்டும்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். திருநாவுக்கரசு : துணைத் தலைவர் அவர்களே, இரண்டாவது அறிக்கையிலே இருக்கின்றது. It is not must. விதியிலே அப்படி இல்லை. இருந்தாலும் இருக்கலாம். விதியின் பிரகாரம் அறிக்கையிலே இருக்க வேண்டும் என்று விதியில்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : உறுப்பினர்களுடைய பெயர் போகாமல் இனிமேல் இருக்கும்படி பார்த்துக் கொள்ளப்படும்.

திரு. என். எஸ். வி. சித்தன் : பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, எங்களுடைய உரிமை பறிபோய் விடக்கூடாது. அதனால் தான் தங்கள் கவனத்திற்குக் கொண்டு வந்தேன்.

இந்த கோட்டாரங்குளம் கிராமத்தைப் பொறுத்தவரையிலும் அந்த ஏழை விவசாயிகளுக்குப் பட்டா கொடுப்பது என்பது இன்றைக்குத் தமிழகத்திலே மிகவும் பரப்பரப்பாகப் பேசப்படுகின்ற திருவாவடுதுறை ஆதீனம் சம்பந்தப்பட்ட பிரச்சினையாகும். நமக்கு இருக்கின்ற கவலை எல்லாம் இந்த வழக்கு உச்சநீதி மன்றத்திலே தாக்கல் செய்யப்பட்டு இன்னமும் முடிவடையாத நிலையில் இருக்கின்றது என்பதை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் அறிக்கையிலே இருந்து நம்மாலே புரிந்து கொள்ள முடிகின்றது. இந்த வழக்குகளை விரைவிலே முடிவு செய்ய அரசு ஏதாவது நடவடிக்கை எடுத்திருக்கிறதா ? உயர்நீதி மன்றத்தைப் பொறுத்தவரைக்கும் இடைக்கால தடை உத்தரவு பிறப்பித்து, சம்பந்தப்பட்ட நபர்களை வெளியேற்றம் செய்வது மட்டும் தடை செய்யப்பட்டது என்று குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது. இன்றைய தினம் ஏழை விவசாயிகள் அந்த நிலங்களில் இருந்து விவசாயம் செய்து கொண்டு இருக்கிறார்களா என்கிற விவரத்தையும் ஷெட்யூல் ஏ வின்படி பட்டா அனுமதிக்கப்பட்டும், ஷெட்யூல் 'பி'-ன்படி பட்டா மறுக்கப்பட்டும் உள்ளதாகச் சொல்லப்பட்டிருக்கின்றது. அப்படியானால் கொடுக்கப்பட்டதில் எத்தனை பேருக்கு மறுக்கப்பட்டது, கொடுக்கப்பட்டவர்கள் எத்தனை பேர்கள் என்பதை உங்கள் மூலமாக அமைச்சரிடம் தெரிந்து கொள்ள விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம் : துணைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த நிலங்கள் இருவார பிண்ணை நிலங்கள் என்றும், சொந்தத்தில் சாகுபடி செய்யும் விதியில் இருந்து விதிவிலக்கு அளிக்கப்பட்டு இன்றைக்கு அவர்களுக்குப் பட்டா வழங்கப்பட்டிருக்கின்றது. அப்படி என்றால் இருவாரம் நிலம் என்றால் அந்த நிலத்தில் யார் வெள்ளாமை இடுகிறார்களோ அவர்களே நேரடியாக வெள்ளாமை செய்ய வேண்டும். அதில்

பண்ணிய சாகுபடி விற்கப்படும். அதுதான் இருவார சட்டத்தின் விதி. ஆனால் இரு வாரம் என்று சொல்லி மற்றவர்கள் எல்லாம் வெள்ளாமை நடத்திக் கொண்டிருக்கும்போது, அது தர்ம சொத்து என்பதற்காக விதி விலக்கு இன்றைக்கு இருக்கின்ற சட்டத்திலே இருக்கின்றது. அதுபற்றி அரசு யோசித்துக் கொண்டு இருக்கின்றது என்பதை முதலிலே தெரிவித்தேன். அந்த நிலங்களில் இருந்து இன்றுவரை யாரும் வெளியேற்றப்பட வில்லை. அரசு உத்தரவு போட்டு அவர்களை வெள்ளாமைக்கு விட்டுக் கொண்டிருக்கிறோம். அப்படி தடை உத்தரவின் பேரால் வெளியேற்றப்படாமல் இருப்பவர்கள் இன்றைக்கு 54 பேர்கள். அவர்களே வழக்கை நடத்த வேண்டும் என்றாலும், அரசு அவர் களுக்காக, அவர்களுடைய ஏழைமைத் தன்மையைக் கவனத்தில் கொண்டு, அரசு கவர்ன்மென்ட் பிளீடரை நியமித்து வாதாடு வதற்காக நியமித்து இருக்கின்றது. அரசு நேரடியாக இன்றைக்கு தலையிட்டு அவர்களுக்குச் சாதகமாக செய்வதற்கு எல்லா விதமான முயற்சிகளையும் எடுத்துக் கொண்டிருக்கிறது. அதுவு மில்லாமல் சட்டத்துறை இதுபற்றித் தனியாக யோசித்து, இதற்கு என்ன செய்வது என்பதை நடவடிக்கை எடுத்துக் கொண்டிருக் கிறது. (Cultiva ing Tenant,s Ac) பிரகாரம் அவர்களுக்கு எப்படி உரிமை ஆக்குவது என்பதைப் பற்றியும் அரசு தனியாக யோசித்துக் கொண்டிருக்கின்றது.

* திரு. கே. எம். தங்கமணி : மாண்புமிகு தலைவர் அவர் களே, திருவாவடுதுறை ஆதீனத்தில் உழுது பயிரிடுபவர்கள் உள்ளது உண்மை என்றால் அந்த தாலுகா ஆபீசில் அவர்கள் பதிவு செய்யப்பட்டு இருந்தால் அவர்களை நிலங்களிலே இருந்து வெளியேற்றுவது ஏன் ?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம் : துணைத் தலைவர் அவர்களே, நான் முதலிலேயே தெரிவித்தேன். இரு வார சட்டம் என்றால் என்ன என்பது விவசாயக் குடும்பத்திலே இருந்து வந்துள்ள தங்கமணி அவர்களுக்கு நன்றாகத் தெரியும். இருவாரம் என்றாலே யார் வெள்ளாமை விடுகிறார்களோ அவர் களுக்குத்தான் சொந்தம். ஆனால் இருவாரம் என்றால் நேரடி யாக அவர்கள் அதிலே பயிர் செய்யவில்லை. ஆனால் பயிர் செய்வது இருவாரம் என்றாலும், வேறு ஒருவர் பயிர் செய்கிறார் என்றால் தர்ம சொத்துக்களுக்கு இருக்கின்ற சட்டவிதிப்படி பட்டா கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றது. ஆனால் அதைப்பற்றி சட்ட ஆலோசனை மூலமாக பார்த்து அதிலே இருக்கின்ற சிரமங் களை நீக்கி உழைப்பவர்களுக்கே அதைப் பட்டா செய்து கொடுப் பதற்கும் அல்லது மற்றவைகளைச் செய்வதற்கு அரசு ஏற்பாடு செய்து கொண்டிருக்கின்றது.

(ஆ) வடாற்காடு கூட்டுறவு சர்க்கரை ஆலைகள் விவசாயிகளுக்கு கரும்புக்குப் பணம் கொடுக்காதது.

திரு. துரைமுருகன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, ‘‘ வட ஆற்காடு மாவட்டத்தில் கூட்டுறவு சர்க்கரை ஆலைகளில் கரும்பு கொடுத்த விவசாயிகளுக்குப் பணம் தராமல் இருப்பதால் அவர்களிடையே நிலவும் கவலை குறித்து ’’ அவசரப் பொது முக்கியத்துவம் வாய்ந்த நிகழ்வினை மாண்புமிகு தொழிலாளர் துறை அமைச்சரின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன்.

* மாண்புமிகு திரு. எஸ். திருநாவுக்கரசு : பேரவை முன் கீழ்க்கண்ட விவர அறிக்கை ஒன்றை வைக்கிறேன்.

அறிக்கை.

வட ஆற்காடு மாவட்டத்தில் தற்போது கீழ்க்கண்ட மூன்று சர்க்கரை ஆலைகள் இயங்கி வருகின்றன :—

(அ) திருப்பத்தூர் கூட்டுறவு சர்க்கரை ஆலை ;

(ஆ) வேலூர் கூட்டுறவு சர்க்கரை ஆலை ; மற்றும்

(இ) ஆம்பூர் கூட்டுறவு சர்க்கரை ஆலை.

2. இவ்வாலைகள் 1981–82ஆம் ஆண்டுக்கான அரைவைப் பருவத்தில் தீவிரமாக கரும்பு கொள்முதல் செய்து சர்க்கரை உற்பத்தி செய்து வருகின்றன. இக்கூட்டுறவு சர்க்கரை ஆலைகள் வட ஆற்காடு மாவட்ட கூட்டுறவு வங்கிகளிலிருந்து கடன் வசதி பெறுகின்றன.

3. சமீபத்தில் ரிசர்வ் வங்கி கடனுதவி நிறுவனங்கள் கடன் வழங்குவதில் கட்டுப்பாடுகளை (Credit Squeeze Policy) தீவிரமாக செயல்படுத்தியதன் விளைவாக, தமிழ்நாடு மாநில கூட்டுறவு வங்கி மறுநிதியில் கட்டுப்பாடுகள் விதித்தமையால், கூட்டுறவு வங்கிகள் கூட்டுறவு சர்க்கரை ஆலைகளுக்கு வழங்க ஒப்புதல் அளித்துள்ள உச்ச நிலை நிதி உதவியின் அளவுக்கு நிதி வழங்காமல் குறைந்த அளவு கடன் வழங்கிய நிலையிலேயே மேலும் கடன் வழங்குவதை நிறுத்தி விட்டன. வெளிச்சந்தையில், சர்க்கரையின் விலை குறைந்துள்ளது. எனவே, கூட்டுறவு சர்க்கரை ஆலைகள் கரும்பு விநியோகிக்கும் விவசாயிகளுக்கு உரிய நேரத்தில் பணம் கொடுப்பதில் சிரமம் ஏற்பட்டுள்ளது. ஆலைகளின் பணத்தேவை மிக அதிகம் உள்ளது. சர்க்கரை

ஆலைகள் கரும்பு விநியோகிக்கப்பட்ட 14 நாட்களுக்குள் பணம் பட்டுவாடா செய்யப்பட்டு விட வேண்டும். கரும்பு விவசாயிகளுக்கு உரிய காலத்தில் பணம் பட்டுவாடா செய்வதற்காக இச்சர்க்கரைப் பருவத்திற்கு கூட்டுறவு சர்க்கரை ஆலைகளுக்கு வழிவகை முன்பணம் வழங்குமாறு சர்க்கரைத் துறை இயக்குநர் சிபாரிசு செய்துள்ளார்.

4. கரும்புக்கு உரிய காலத்தில் பணம் பட்டுவாடா செய்வதற்கும், கூட்டுறவு சர்க்கரை ஆலைகளின் சிரமத்தை ஓரளவு குறைப்பதற்கும், கூட்டுறவு சர்க்கரை ஆலைகளின் நிதிநிலை, அரசுக்குச் செலுத்த வேண்டிய கடன்கள், முதலியவைகளைக் கருத்திற் கொண்டு மார்ச் மாதத்தில் கரும்பு விளைவிப்பாளர்களுக்கு கரும்புக்கு விலை கொடுப்பதற்கு கீழ்க்கண்டவாறு வழி வகை முன்பணம் வழங்க அரசு ஆணையிட்டுள்ளது.

	(ரூபாய் இலட்சத்தில்.)
திருப்பத்தூர் கூட்டுறவு சர்க்கரை ஆலை ..	50·00
வேலூர் கூட்டுறவு சர்க்கரை ஆலை	55·00
ஆம்பூர் கூட்டுறவு சர்க்கரை ஆலை	30·00
மதுராந்தகம் கூட்டுறவு சர்க்கரை ஆலை ..	90·00
கள்ளக்குறிச்சி கூட்டுறவு சர்க்கரை ஆலை ..	25·00
மொத்தம் ..	250·00

இதனால் கரும்புக்கு உரிய காலத்தில் பணம் பட்டுவாடா செய்வதற்கு ஏற்பாடாகியுள்ளது.

திரு. துரைமுருகன்: துணைத் தலைவர் அவர்களே, விவர அறிக்கையை நான் பார்த்தேன். அதிலே இருக்கிற விவரம் ஒரு வருஷம் பாடுபட்டு பயிரிட்ட ஒரு விவசாயி குறைந்த விலையிலே சர்க்கரை ஆலைக்கு கரும்பு ஓட்டுகிறான். அப்படி ஓட்டிவிட்ட கரும்புக்குப் பணம் கொடுங்கள் என்று கேட்கிறபோது, சர்க்கார் சொல்கிறது, உனக்குப் பணம் கொடுக்க முடியாது, ஏன் என்று சொன்னால் ரிசர்வ் பேங்க் ஒரு கண்டிஷன் போட்டிருக்கிறது, அதனால் தமிழக கூட்டுறவு வங்கியும் ஒரு கண்டிஷன் போட்டு கட்டுப்படுத்திவிட்ட காரணத்தினால், உனக்கு காலணா

தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY வாய்மையே வெல்லும் TRUTH ALONE TRIUMPHS

கொடுக்க முடியாது. குறைந்த விலைக்கு கரும்பை ஓட்டிய விவசாயி கையைப் பிசைந்து நிற்கிறான். நான் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்கிறேன், கரும்பு ஓட்டிய விவசாயி களுக்கு பணம் கொடுக்கவில்லை என்றால், அப்படி அவன் பணம் வேண்டுமென்று கேட்டால், அவனிடத்திலே ஜப்திக்குப் போகிறார்கள். ஏன் என்று கேட்டால், கரும்பு ஆலைகள் கொடுக்கவில்லை. அதனால் மாநில வங்கிக்குக் கொடுக்கவில்லை, அதனால், ரிசர்வ் பேங்க் கொடுக்கவில்லை என்றால் என்ன அர்த்தம். ஆனால் இன்றைக்கு விவசாயிகளிடத்திலே மட்டும் ஜப்திக்கு வருகிறார்கள். (குறுக்கீடு). நான் கரும்பு ஓட்டி இருக்கிறேன். சர்க்கார் ஆலைக்குப் பணம் இதுவரையில் வர வில்லை, பணம் வந்தவுடன் கொடுத்து விடுகிறேன் என்று சொன்னாலும், அவர்களிடத்திலே ஜப்தி செய்கிறார்கள். இது நியாயமா? எனவே, கரும்பு (குறுக்கீடு) ஓட்டிய ஆலைகளிலே இருந்து பணம் 2 நாட்களிலே இருந்து வந்த உடனே கொடுத்து விடுகிறேன் என்று சொன்னாலும் அந்த ஜப்தியை நிறுத்தி.... (குறுக்கீடு)

மாண்புமிகு திரு. எஸ். திருநாவுக்கரசு : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் துரை முருகன் அவர்கள் அறிக்கையை முழுவதுமாகப் படித்திருந் தால், இவ்வளவு கஷ்டப்பட்டு பேச வேண்டிய அவசியம் இல்லை. ஏன் என்றால் ஏற்கனவே முடிந்து போன பிரச்சினைகளுக்கு இவ்வளவு கஷ்டப்பட வேண்டிய அவசியம் இல்லை. ஏற்கனவே அரசாங்கம் 2½ கோடி ரூபாய் வேஸ் அண்ட் மீன்ஸ் அட்வான்சாக ஒதுக்கி, கரும்பு கொடுத்த விவசாயிகளுக்கு கொடுக்கச் சொல்லி உத்தரவு இட்டதற்குப் பின்னாலே, ஏன் இவ்வளவு சிரமம் எடுத்துக்கொண்டு பேசுகிறார்கள் என்று எனக்குத் தெரியவில்லை. எனவே அதற்கான நடவடிக்கையை அரசு எடுத்து இருக்கிறது.

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

திரு. துரைமுருகன் : துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்பு மிகு அமைச்சர் அவர்கள், ஒரு தவறான தகவலைத் தருகிறார்; நான் படித்தேன். படித்ததற்குப் பிறகுதான் சொல்கிறேன். ராத்திரிதான் ஊரிலேயிருந்து வந்தேன். நேற்றைய வரையிலே ஆலைகளுக்கு கரும்பு ஓட்டிய விவசாயிகளுக்கு காலணா கூட தரவில்லை. வேலூர் கூட்டுறவு சர்க்கரை ஆலையிலே, ஆனால் கொடுத்தோம் என்று சொல்கிறார்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். திருநாவுக்கரசு : துணைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த சட்டமன்றக் கூட்டம் முடிந்தவுடன் மாண்புமிகு உறுப்பினர் ஊருக்குச் சென்று கேட்கும்போது பணம் கிடைத்து இருக்கும்.

5: அறிக்கைஅ ளித்தல்

மதிப்பீட்டுக் குழு

திரு. ஏ. சி. சண்முகம் : மதிப்பீட்டுக் குழுவின் தலைவர் சார்பில், உள்ளாட்சி மன்றங்கள் மற்றும் பஞ்சாயத்து ராஜ் நிறுவனங்களுக்குக் கொடுக்கப்படும் இழப்பீட்டுத் தொகைகள் மற்றும் ஒதுக்கீடுகள் பற்றி மதிப்பீட்டுக் குழு அளித்த பரிந்துரைகளின்மீது அரசு மேற்கொண்டுள்ள நடவடிக்கைகள் குறித்து மேற்படி குழுவின் பதினொன்றாவது (ஏழாவது சட்டமன்றப் பேரவை) அறிக்கையை அளிக்கிறேன்.

(முற்பகல் 10—40)

6. அரசினர் சட்ட முன்வடிவுகள்.

(அ) பசுக்கள் வெட்டப்படுவதைத் தடுத்தல்—கால்நடைப பாதுகாப்புச் சட்ட முன்வடிவு 1982.

மாண்புமிகு திருமதி கோமதி சீனிவாசன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரவர்களே, தமிழ்நாடு 1982 ஆம் ஆண்டு பசுக்கள் வெட்டப்படுவதைத் தடுத்தல்—கால்நடைப் பாதுகாப்புச் சட்ட முன்வடிவை பேரவைமுன் அறிமுகம் செய்ய அனுமதி கோருகிறேன்.

திரு. மு. அம்பிகாபதி : துணைத் தலைவரவர்களே, இந்தச் சட்ட முன்வடிவை அறிமுக நிலையிலேயே நான் எதிர்க்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி:

"தமிழ்நாடு 1982 ஆம் ஆண்டு பசுக்கள் வெட்டப்படுவதைத் தடுத்தல்—கால்நடைப் பாதுகாப்புச் சட்டமுன்வடிவை பேரவைமுன் அறிமுகம் செய்ய அனுமதிகோருகிறேன்".

தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று, நிறைவேற்றப்பெற்று, அனுமதி வழங்கப்பெற்றது.

மாண்புமிகு திருமதி கோமதி சீனிவாசன் : துணைத் தலைவரவர்களே, இச்சட்ட முன்வடிவை பேரவை முன் அறிமுகம் செய்றேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : இச்சட்ட முன்வடிவு அறிமுகம் செய்யப்பெற்றிருக்கிறது.

7. வரவு—செலவுத் திட்டம் வாக்கெடுப்பு1892—83.

(அ) கோரிக்கை எண் 3—மோட்டார் வண்டிகள் குறித்த சட்டங்கள்—நிர்வாகம்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி: துணைத் தலைவரவர்களே, நான் கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

'' மானியக் கோரிக்கை எண் 3—மோட்டார் வண்டிகள் குறித்த சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூபாய் 2,10,46,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும் ''.

திரு சு. பாலன்: துணைத் தலைவரவர்களே, மோட்டார் வாகனங்களின் வேகத்தை கட்டுப்படுத்த கோரி விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

'' மானியக் கோரிக்கை எண் 3—மோட்டார் வண்டிகள் குறித்த சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப் பெறுகின்ற ரூ. 2,10,46,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும். ''

திரு ந. சிவஞானம்: துணைத் தலைவரவர்களே, நகரப் பேருந்து தற்போது 30 கிலோ மீட்டர் தூரம் வரைதான் செல்லும் என்று இருப்பதை 35 கிலோ மீட்டர் தூரம் வரை செல்லக்கோரி விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

'' மானியக் கோரிக்கை எண் 3—மோட்டார் வண்டிகள் குறித்த சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப் பெறுகின்ற ரூ. 2,10 46,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும் .''

திரு. என். பழனிவேல்: துணைத் தலைவரவர்களே, தமிழகத்தில் 500 மக்கள் வசிக்கும் ஒவ்வொரு கிராமத்திற்கும் பேருந்து வசதி செய்து கொடுக்க வேண்டியதன் அவசியம் பற்றி விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

''மானியக் கோரிக்கை எண் 3—மோட்டார் வண்டிகள் குறித்த சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப் பெறுகின்ற ரூ. 2,10,46,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்.,,

திரு. செ. சிவசாமி: துணைத் தலைவரவர்களே, குறிப்பிட்ட ரூட்டில் குறித்த நேரத்தில் போவதற்குப் பதிலாக தன்னிச்சையாக ரூட்டையும் நேரத்தையும் மாற்றி பேருந்துகள் ஓடுவது சம்பந்தமாக விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

"மானியக் கோரிக்கை எண் 3—மோட்டார் வண்டிகள் குறித்த சட்டங்கள் — நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 2,10,46,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்."

(ஆ) கோரிக்கை எண் 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி: துணைத் தலைவரவர்களே, நான் கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"மானியக் கோரிக்கை எண் 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 67,40,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்."

திரு. த. வேணுகோபால்: துணைத் தலைவரவர்களே, அரசு போக்குவரத்து கழகங்களில் பணிபுரியும் தற்காலிக தொழிலாளர்களை நிரந்தரமாக்கக் கோரி விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"மானியக் கோரிக்கை எண் 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 67,40,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்."

திரு. இல. பலராமன்: துணைத் தலைவரவர்களே, வட ஆற்காடு மாவட்டத்தில் இயங்க இருக்கும் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு இடும் பெயர், பெருந்தலைவர் காமராஜர் என பெயரிட வேண்டும் என்ற கோரிக்கையைப் பற்றி விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"மானியக் கோரிக்கை எண் 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 67,40,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்."

திரு. தி. கு. நல்லப்பன்: துணைத் தலைவரவர்களே, பெருந்துறையில் சேரன் போக்குவரத்துக் கிளை அலுவலகம் திறக்க வேண்டியதன் அவசியம் பற்றி விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"மானியக் கோரிக்கை எண் 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 67,40,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்."

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY ... TRUTH ALONE TRIUMPHS

1982 மார்ச் 24]

திரு. இ. முத்துராமலிங்கம் : துணைத் தலைவரவர்களே, இராதாபுரம் தொகுதி திசையன்விளையை மையமாக வைத்து நகரப் பேருந்து விடக் கோரியும் சென்னையிலிருந்து திசையன் விளை வரை திருவள்ளுவர் பேருந்து விடக் கோரியும் விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

" மானியக் கோரிக்கை எண் 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 67,40,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும். "

(இ) கோரிக்கை எண் 53 சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, நான் கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

" மானியக் கோரிக்கை எண் 53—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 6,87,64,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெறவேண்டும். "

திரு. சு. பாலன் : துணைத் தலைவர் அவர்களே, கொள்கை பற்றி விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

" மானியக் கோரிக்கை எண் 53—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 6,87,64,000-ல் ரூ. 100 குறைக்கவேண்டும். "

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : மானியக் கோரிக்கைகளும், வெட்டுத் தீர்மானங்களும் பேரவை முன் விவாதத்திற்கு வைக்கப்பெறுகின்றன. மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் முன்னுரையாக ஏதாவது கூற விரும்பினால் கூறலாம்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : துணைத் தலைவர் அவர்களே, மானியக் கோரிக்கை எண்கள் 3, 40 மற்றும் 53 ஆகியவை பற்றிய கொள்கை விளக்கக் குறிப்புகளும்* அறிக்கைகளும் அவை முன் வைக்கப்பட்டு இருக்கின்றன. அதை நான் படித்ததாகக் கருதி, அவைக் குறிப்பில் ஏற்றிக்கொள்ளும்படி கேட்டுக்கொள்கிறேன். மாண்புமிகு உறுப்பினர்களின் மேலான கருத்துக்களைக் கேட்டபிறகு, இறுதியில் நான் பதில் அளிக்கிறேன்.

* .. 772—820 ம் பக்கங்களில் இணைப்புகளாக அச்சிடப் பெற்றுள்ளன.

*திரு. ப. சுந்தரம் : பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, சாலைப் போக்குவரத்து, கப்பல் போக்குவரத்து ஆகிய மானியக் கோரிக்கைகள் மீது பேச வாய்ப்பளித்தமைக்கு முதற்கண் நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். இன்றைய நிலைமையில் அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பல லட்சக்கணக்கான ரூபாய் நஷ்டத்தில் ஓடிக்கொண்டு இருக்கின்றன. அதற்குக் காரணம் இந்த அரசு தனியார் பஸ்களுக்குச் சலுகைகள் அளிக்கிறதே தவிர, அரசு போக்குவரத்து பஸ்களை சீரான முறையில் கவனிக்காத காரணத்தால் இது போன்ற நஷ்டம் ஏற்படுகிறது.

உதாரணத்திற்குச் சொல்லவேண்டுமானால், 1967-லே பேரறிஞர் அண்ணா அவர்கள் முதல் அமைச்சரான பிறகு பஸ்களையெலாம் தேசிய மயமாக்கவேண்டும் என்று சொன்னார்கள். அதற்குப்பின்னாலே கலைஞர் அவர்கள் முதலமைச்சர் ஆனபிறகு அதற்கான சட்டத்தைக் கொண்டுவந்தார்கள் அந்தச் சட்டத்தை எதிர்த்து, தனியார் பஸ் நிர்வாகிகள் ஹைக்கோர்ட்டுக்குப் போனார்கள். ஹைக்கோர்ட்டில் பஸ் உரிமையாளர்களுக்கு சாதகமாகத் தீர்ப்பு வந்தது. அதற்குப் பிறகு, 1973-ல் அத்தீர்ப்பை எதிர்த்து உச்ச நீதிமன்றத்தில் வழக்கு தொடுக்கப்பட்டது. உச்ச நீதிமன்றத்திற்குச் சென்ற அந்த வழக்கு. என்ன ஆனது ? அதற்கான நடவடிக்கைகளை இந்த அரசு எந்தவிதத்தில் எடுத்தது என்ற விவரங்கள் இந்த அறிக்கையில் கொடுக்கவில்லை. இப்படி ஒரு சரியான நிலையை இந்த அரசு எடுக்காத காரணத்தால்தான் இந்த பஸ் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நஷ்டத்தில் ஓடிக்கொண்டு இருக்கின்றன என்பதை ஒரு குற்றச்சாட்டாக நான் காட்ட விரும்புகிறேன்.

1975-லே தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் ஒரு துணை டெப்போ திருப்பத்தூரில் ஆரம்பிக்கப்பட்டது. அங்கே ஏறக்குறைய இன்றையநிலையில் 33 பஸ்கள் ஓடிக்கொண்டு இருக்கின்றன. அந்த 33 பஸ்களும் எங்கே நிறுத்தப்படுகின்றன என்று சொன்னால், நடு வீதியிலே தான் தந்தை பெரியாரை நிறுத்தி வைத்து இருக்கிறார்கள். இதை நான் ஒரு குற்றமாகச் சொல்லவில்லை. அதற்கான ஒரு கட்டிடத்தை கட்டவேண்டும் என்கிற அடிப்படையில் அரசின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருவதற்காகத் தான் இதை எடுத்துக் கூற கடமைப்பட்டு இருக்கிறேன்.

இப்படி தந்தை பெரியாரை ரோட்டில் நிறுத்த வைத்து இருப்பதால், பல நேரங்களில் போலீஸ் அதிகாரிகள் தந்தை பெரியாரை சார்ஜ் செய்கிற சூழ்நிலைகள் கூட இருக்கின்றன. இதை எல்லாம் ஏன் கூறுகிறேன் என்று சொன்னால், கடந்த ஏழு ஆண்டு காலமாக அங்கே துணை அலுவலகம் தொடங்கப்பட்டு, 300 தொழிலாளர்கள் அங்கே வேலை செய்து கொண்டு வந்த போதிலும், அந்த டெப்போ ஆபீசை ஒரு லாட்ஜில் வைத்துக் கொண்டு இருக்கிற சூழ்நிலை இருக்கிறது. அந்த லாட்ஜ்

உரிமையாளரும் அந்த இடத்தை காலி செய்ய வேண்டும் என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். அதற்காக பல தடவை நோட்டீஸ் கொடுத்து இருக்கிறார். ஆகவே, இன்றைய நிலையில் அந்தப் போக்குவரத்துக் கழகத்தினர் மீண்டும் ஒரு இடத்தை வாடகைக் குத் தேர்ந்தெடுத்துக்கொண்டு இருக்கிறார்கள். இப்படி வாடகைக் கட்டிடம் தேர்ந்தெடுப்பதற்குப் பதிலாக, அங்கே ஒரு இடத்தைத் தேர்ந்தெடுத்து ஒரு நிரந்தரக் கட்டிடம் கட்டித் தர வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அந்த வகையில் தந்தை பெரியார் அவர்களை ரோட்டிலே நிறுத்தாமல், ஒரு வளைவுக் குள் நிறுத்தவும் செய்வதற்கு அரசு உடனடியாக நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டு இருக் கிறேன்,

அங்கே வாடகைக்காக ஒரு இடத்தை தேர்ந்தெடுத்து இருக்கி றார்கள் என்று அறிவதால், அந்த நடவடிக்கையைக் கைவிட்டு கட்டிடம் கட்ட முன்வர வேண்டும். அரசுக்குச் சொந்தமான புறம் போக்கு நிலங்கள் திருப்பத்தூரில் நிறைய இருக்கின்றன. அது குறித்து நான் கூட பிராஞ்ச் மானேஜரிடத்தில் சொல்லி இருக்கிறேன். அதை அவர் கருத்தில் கொள்ளாமல், வாடகைக் கட்டிடத்தை தேர்ந்தெடுத்து இருக்கிறார். ஏறக்குறைய 7 ஆண்டுகள் ஆகியும் நிரந்தரக் கட்டிடம் கட்டாமல் இருப்பது சரியல்ல. அங்கே பணிபுரியும் 300 தொழிலாளர்களுக்குத் தேவையான வசதிகள் இல்லை. கழிப்பிடம் கூட இல்லாமல், அந்தத் தொழிலாளர்கள் இரவு நேரங்களில் தங்குவதற்குக் கூட வசதி இல்லாமல், ஓய்வு பெறுவதற்கு வசதி இல்லாமல், இருந்து கொண்டு இருக்கிறார்கள். ஆகவே, இத்தகைய வசதிகளைச் செய்து கொடுக்கும் வகையிலும் நிரந்தரக் கட்டிடம் வசதி உடையதாக அமைக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மேலும், அங்கே தண்ணீர் வசதி இல்லை. குடிப்பதற்குக் கூட தண்ணீர் இல்லை. அண்ணா போக்குவரத்துக் கழக டெப்போ அலுவலகம் உள்ள இடத்திலும் தண்ணீர் இல்லை. இப்படிப்பட்ட இடத்தைத்தான் அவர்கள் வாடகைக்கு எடுத்து இருக்கிறார்கள். தண்ணீர் வசதி செய்து கொடுக்க வேண்டும் என்று அங்கேயுள்ள நகராட்சி ஆணையாளரிடத்தில் கேட்டால் தண்ணீர் கொடுப்பதாகச் சொல்கிறாரே தவிர, அதற்கான நடவடிக்கையை எடுக்கவில்லை என்பதையும் நான் அரசின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வரக் கடமைப்பட்டு இருக்கிறேன்.

ஆகவே, அங்கேயுள்ள தொழிலாளர்களுக்கு குடிப்பதற்குத் தண்ணீரும், பஸ்களைக் கழுவுவதற்குத் தண்ணீரும் அளிக்க நட வடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். இந்த் வசதிகளையும் உள்ளடக்கி அந்தப் புதிய கட்டிடம் அமைய வேண்டும் என்று சுட்டிக்காட்டக் கடமைப்பட்டு இருக்கிறேன்.

தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே பயிற்சிக்காக 600 தொழிலாளர்கள் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டார்கள். அவர்களுக்குப் பயிற்சி கொடுத்தார்களா, ட்ரெயினிங் கொடுத்தார்களா என்றால் இல்லை. அவர்களை ட்ரெயினிங் என்ற முறையில் ரெகுலராக பஸ்ஸில் பணிபுரியும் நிலைமை இருக்கிறது என்பதைச் சொல்லிக்கொள்கிறேன். ஆனால் பயிற்சி முடிந்த பிறகு, அவர்களுக்கு கொடுக்க வேண்டிய தொகை ஒரு நாளைக்கு 11 ரூபாயாகும். ஆனால் பயிற்சி முடிந்த பிறகும், டிரையினீஸ் என்ற வகையிலேயே அவர்களை பஸ்களில் அனுப்பி வைத்து 6·50 பைசா மட்டும் தான் கொடுக்கிற சூழ்நிலையை இந்த அரசு ஏற்படுத்தி இருக்கிறது என்றால் நீங்கள் தொழிலாளர்களை கவனிக்கிறீர்கள் என்று சொல்வதில் என்ன பொருள் இருக்கிறது ? ஆகவே இதை உடனடியாக கவனித்து, வேண்டிய நடவடிக்கைகளை எடுத்து, அவர்களுக்கு பயிற்சி அளித்த பிறகு, அவர்களுக்குச் சேரவேண்டிய 11-00 ரூபாய் சம்பளத்தை அளிப்பதற்கும் அரசு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று இந்த நேரத்திலே நான் கேட்டுக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

(முற்பகல் 10-50)

அதே போல இன்றைக்கு திடீர் திடீர் என்று திருவள்ளுவர் பஸ்கள் போகின்றன. அவற்றை திடீர் திடீர் என்று நிறுத்தியும் விடுகிறார்கள். உதாரணமாக ஒன்றைக் குறிப்பிட்டுச் சொல்ல விரும்புகிறேன். திருத்தணியிலே இருந்து கோயம்புத்தூர் செல்லும் பஸ், திருச்சியிலேயிருந்து திருத்தணி வழியாக வேலூர் செல்லும் பஸ், மதுரை, திருவண்ணாமலை வழியாக திருத்தணி செல்லும் பஸ் ஆகிய இந்த 3 வழித் தடங்களும் வெகு நல்ல முறையில் ஓடிக்கொண்டிருந்தன. ஆனால் இவைகள் இன்று திடீரென்று நிறுத்தி வைக்கப்பட்டிருக்கிற காரணத்தால், அந்தப் பகுதி மக்கள் கவலை கொள்கிறார்கள். பதட்ட நிலைக்கு உள்ளாகி இருக்கிறார்கள். ஏன் இப்படி அவர்களாகவே திடீர் என்று பஸ்ஸை ஓட்டுகிறார்கள். பிறகு அவர்களாகவே திடீர் என்று நிறுத்திவிடுகிறார்கள் என்று அந்தப் பகுதியிலே உள்ள மக்கள் பீதியடைந்திருக்கிறார்கள் என்பதையும் சொல்லிக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதே போலத்தான் என்னுடைய தொகுதியான திருப்பத்தூரிலே பல பஸ்களை விட வேண்டும் என்று அமைச்சரிடம் கூட கோரிக்கையாக வைத்தேன். ஆனால் எதுவும் நடைபெறவில்லை. என்னுடைய நண்பர் நாட்ராம்பள்ளி சட்டமன்ற உறுப்பினர் திரு. அன்பழகன் அவர்களின் திருமணத்தைப் பார்க்கப் போகும்போது. சில அதிகாரிகள் வந்து, முதலமைச்சர் அவர்கள் இந்தப் பகுதிகள் வழியாக வரப் போகிறார்கள், உங்களுடைய தொகுதியிலே

ஏதாவது வழித்தடங்களில் பஸ்கள் விடவேண்டிய தேவையிருக்கிறதா என்று கேட்டபோது நானும் இரண்டு வழித்தடங்களை எழுதிக் கொடுத்தேன். ஆனால் இன்று வரையில் அந்த வழித்தடங்களில் பஸ்கள் விடப்படவில்லை. ஏன் இப்படிச் செய்கிறீர்கள்? ஒருக்கால் இந்தப் பகுதிகளில் வழித்தடங்களை பூர்த்தி செய்துவிட்டால், தேர்தல் என்று வரும்போது, திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தினர் தொடர்ந்து வெற்றி பெற்று விடுவார்களோ என்ற எண்ணத்தில் நீங்கள் அப்படிச் செய்கிறீர்களா என்று கேட்க விரும்புகிறேன். அதேபோல ஏறக்குறைய 10 ஆண்டுக் காலமாக கோரிக்கை வைத்தும்..... (குறுக்கீடு).

திரு. தி. அன்பழகன்: மாண்புமிகு துணைத் தலைவர் அவர்களே, எனது நண்பர் திருப்பத்தூர் சட்டமன்ற உறுப்பினர் சொல்லியதைப் போல, அந்தப் பகுதியிலே பெரியார் போக்குவரத்துக் கழக பேருந்துகள் ஓடாமல் இல்லை. எனது தொகுதியிலே ஓடுகிற பேருந்துகள் கூட திருப்பத்தூரிலே இருந்துதான் என்னுடைய பகுதிக்கு வருகிறதே தவிர, திருப்பத்தூர் பகுதியில் பஸ்களே ஓடவில்லை என்று சொல்வது உண்மைக்குப் புறம்பான செய்தி என்று தெரிவித்துக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

திரு. ப. சுந்தரம்: பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, திருப்பத்தூரில் பஸ்கள் ஓடுகின்றன. நான் இல்லை என்று சொல்லவில்லை. ஆனால் சுற்றி உள்ள பகுதிகள் எல்லாவற்றிலும் பஸ்கள் ஓடுகின்றனவா என்றால் இல்லை. ஓடுகின்ற சில வழித் தடங்களிலும், எப்படிப்பட்ட ரோடுகளில் ஓட்டுகிறார்கள் என்றால், மாட்டுவண்டி கூட செல்ல முடியாத சாலையிலே பெரியார் போக்குவரத்து வண்டிகளில் சிலவற்றை ஓட்டுகிறார்கள். ஜமணபுதூரிலிருந்து மண்டலவாடி வழியாக வரும் ரோடுகளில் பஸ் தடங்கள் வேண்டும் என்று 7 ஆண்டுகளாக அந்தப் பகுதி மக்கள் கேட்டுக் கொண்டிருக்கிறார்கள். ஜமணபுதூரிலிருந்து திருப்பத்தூர் வரவேண்டுமென்றால் 8 கிலோ மீட்டர் தூரம் வந்துதான் வரவேண்டும். அதேபோல மண்டலவாடியிலிருந்து ஜோலார்பேட்டைக்கு வரவேண்டுமானால் 7, 8 கிலோமீட்டர் தூரம் வரவேண்டியிருக்கிறது. அந்தப் பகுதிகளில் கிட்டத்தட்ட 10,000 க்கு மேலாக பொதுமக்கள் வசிக்கிறார்கள். ஆனால் அந்தப்பகுதி மக்கள் இதுவரை பஸ்ஸே பார்த்தது இல்லை என்பதைச் சொல்லும் போது, அதை ஒரு குற்றச்சாட்டாக இங்கே எடுத்து வைக்க விரும்புகிறேன்.

திருப்பத்தூரில் பெரியார் போக்குவரத்துக் கழக பஸ் ஓடுகிறது. எப்படி ஓடுகிறது என்றால், நல்ல நிலைமையில் நல்ல ரோடுகளில் ஓடிய பஸ்களை, மாற்றி மேடு பள்ளமான ரோடுகளில் பழுதடைந்த பஸ்களைக் கொண்டு ஓட்டுகிறார்கள். அது மட்டும் அல்ல, சரியான நேரத்தில் நல்ல டைமகளில் ஓடிய பஸ்களை வழிகளையும், டைம்களையும் மாற்றி சிக்கலான

நேரத்தில் அந்தப் பஸ்களை விடுகிறார்கள். இதற்கு காரணம் அங்குள்ள அதிகாரிகள் சரியான கண்காணிப்புச் செய்யாதது தான் என்று சொல்லிக் கொள்கிறார்கள். இதன் காரணமாகவே அந்த இடத்தில் பஸ்கள் நட்டத்தில் ஓடுகின்றன என்பதையும் ஒரு குற்றச்சாட்டாக இங்கே எடுத்துச் சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதே போலத்தான் திருப்பத்தூரிலிருந்து பழனிக்குச் செல்ல பஸ் வேண்டும் என்று நீண்ட நாட்களாக அந்தப் பகுதி மக்கள் கேட்டுக் கொண்டிருக்கிறார்கள். திருப்பத்தூரிலிருந்து பழனிக்குச் சென்று ஆண்டவனை தரிசிக்க விரும்பும் பக்தர்கள் அதற்கு வழியில்லாமல் இருக்கிறார்கள். ஆகவே திருப்பத்தூரிலிருந்து பழனிக்கு உடனடியாக ஒரு பஸ் விடவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதே போல் திருப்பத்தூரிலே இருந்து திருப்பதிக்கு ஒரு பஸ் விட வேண்டும். அடுத்து வட ஆற்காடு மாவட்டத்திலே திருப்பத்தூர் பகுதியிலே நிறைய நகரப் பேருந்துகள் விட வேண்டும். ஜல்காம்பாறைக்கு பஸ் விடுவது குறித்து அதற்கான டைம் கூட நிர்ணயிக்கப்பட்டது. ஆனால் என்ன காரணத்தாலோ அது ரத்து செய்யப்பட்டு விட்டது. இந்த ஜல்காம்பாறை என்பது ஒரு விசேஷமான இடமாகும். ஆகவே அந்த இடத்திற்கு நகர பேருந்து விடுவதற்கான எல்லா ஏற்பாடுகளும் செய்யப்பட்டு விட்டதற்குப் பிறகு அந்த பஸ் விடாததன் காரணம் என்ன என்பதை அறிய விரும்புகிறேன். மேலும் திருப்பத்தூர் பகுதியிலே இப்படி நிறைய கோரிக்கைகள் வந்து இருக்கின்றன. அந்தக் கோரிக்கைகளை ஏற்று நகரப் பேருந்துகளையும், மற்றப் பேருந்துகளையும் நிறைய விட வேண்டும் என்று கேட்டு வாய்ப்பளித்தமைக்கு நன்றி தெரிவித்து விடை பெறுகிறேன்.

திரு த.வீராசாமி : மாண்புமிகு சட்டப் பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களால் கொண்டு வரப்பட்டிருக்கின்ற மானியக் கோரிக்கையின் மீது பேசுகின்ற வாய்ப்பு நல்கிய தங்களுக்கு முதற்கண் என் மனமார்ந்த நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

ஒரு நாட்டினுடைய முன்னேற்றம், சமூக, பொருளாதார வளர்ச்சி, பண்பாடு, கலாச்சாரம், நாகரீகம் ஆகியவைகள் அந் நாட்டில் இருக்கக்கூடிய மின்சக்தி, போக்குவரத்து, தகவல் தொடர்பு ஆகியவற்றைப் பொறுத்துத்தான் அமைந்திருக்கின்றன என்பதைப் பொருளாதார வல்லுநர்கள் கூறி இருக்கிறார்கள். அதற்கேற்ப இன்று தமிழகத்தில் நாட்டுடைமையாக்கப்பட்டிருகின்ற பேருந்துக் கழகங்கள் ஆல்போல் வளர்ந்து அருகுபோல்

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
TRUTH ALONE TRIUMPHS

வேர்விட்டு தமிழகத்தின் பட்டி தொட்டிகளையெல்லாம் இணைத்து பாமர மக்கள் பயன்படுகின்ற வகையிலே பணியாற்றி வருகிறது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். அப்படிப் பணியாற்றுகின்ற சூழ்நிலையில் சமூகத்தில் இருக்கக்கூடிய அறியாமை, கொடுமை, ஏற்றத்தாழ்வுகள், தீண்டாமை இப்படிப்பட்ட சர்வ வியாதிகளுக்கும் நிவாரணம் அளிக்கக்கூடிய சஞ்சீவி மூலிகைதான் இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகம். அந்த அளவுக்குப் போக்குவரத்துக் கழகம் தமிழகத்தில் பணியாற்றி வருகின்றன என்பதை இந்த நேரத்திலே நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். 1959-ல் 200 கிலோ மீட்டர் தூரத்திற்கு மேல்உள்ள சாலைகளுக்கு மட்டும் பேருந்துகள் விட வேண்டும் என்பது அரசின் முடிவு. 1967—ல் 120 கிலோ மீட்டர் தூரத்திற்கு மேல் இருக்கக்கூடிய வழித்தடங்களை தேசிய உடைமையாக்கி அதில் மட்டும் பேருந்துகளை விட வேண்டும் என்பது அரசின் முடிவு. கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலுள்ள அனைத்து வழித்தடங்களையும் அரசு எடுத்துக்கொண்டு அதிலே பேருந்துகள் விடப்படும் என்று முடிவு எடுக்கப்பட்டது. 1971 ஆம் ஆண்டுவரை அரசு போக்குவரத்துத் துறையின் கட்டுப்பாட்டில் இருந்த நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட போக்குவரத்துப் பணி, நிறுவனங்கள் சட்டத்தின் கீழ் பதிவு செய்யப்பட்டு இன்று பல்வேறு போக்குவரத்துக் கழகங்களாக மலர்ந்து தமிழக மக்களுக்குப் பணியாற்றி வருகின்றது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். அந்த அடிப்படையில் தமிழகத்தில் 8 போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நிறுவப்பட்டு அவை சுறுசுறுப் போடும் சீராகவும் தமிழக மக்களுக்குப் பயன்பட்டு வருகின்றன.

அதற்குப் பிறகு, பட்டாபிராமன் அவர்கள் தலைமையில் நிறுவப்பட்ட அந்தக் குழுவின் பரிந்துரையின்படி 600 பேருந்துகளுக்கு அதிகமாக உள்ள பேருந்துக் கழகங்களை ஏற்படுத்தி அவை ஏறத்தாழ ஒரு மாவட்டத்தில் செயல்படும் வகையில் பிரிக்கப்பட்டு அந்த முடிவிற்கிணங்க இன்று 5 பேருந்துக் கழகங்கள் அதிகப்படுத்தப்பட்டன. அந்தப் பேருந்துக் கழகங்களுக்கு, இந்த நாட்டிற்கு இந்தச் சமுதாயத்தினுடைய முன்னேற்றத்திற்கு மறுமலர்ச்சிக்கு அரும்பாடுபட்ட தலைவர்களின் பெயர்களைச் சூட்டி இருப்பதற்கு நான் மனதார இந்த ஆட்சிக்கு நன்றி செலுத்தக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். அதற்குப்பிறகு சோழன் போக்குவரத்துக் கழகம் இரண்டாகப் பிரிக்கப்பட்டு திருச்சியிலே அமைந்திருக்கின்ற அந்தப் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு இன்னும் பெயர் சூட்டப்படவில்லை. தமிழ் மொழியின் இருண்ட காலம் என்பதை அடுத்து தமிழ் இலக்கியத்திலும், தமிழ் உரைநடையிலும் ஒரு மறுமலர்ச்சியை, ஒரு எழுச்சியை, ஒரு எளிய முறையினை தமிழ் உரைநடையிலே தோற்றுவித்த மறைமலை அடிகளை அடுத்து அவர்கள் வழிநின்ற திரு.வி. கலியாண சுந்தரனார் அவர்களுடைய பெயரினை அந்தப் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்குச் சூட்ட வேண்டும் என்று மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களையும் மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களையும், நான் வேண்டி விரும்பிக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

[திரு. த. வீராசாமி] [1982 மார்ச் 24

(முற்பகல் 11.00)

தமிழகத்தில் உள்ள மொத்த பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை 12,871. அவற்றில் நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை 7,807 ஆகும். மீதி தனிப்பட்டவர்களிடம் இருந்து வருகிறது. இன்று நாட்டுடைமையாக்கப்பட்டிருக்கும் பேருந்துக் கழகங்கள் தமிழ் நாட்டில் பேருந்து பணிகளை 61 சதவீத அளவிற்கு செய்து நாட்டுமக்களுக்கு நல்லமுறையில் சிறப்பாகப் பணியாற்றி வருகின்றன என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

இன்று தமிழகத்தில் இருக்கக்கூடிய அனைத்துப் பேருந்துக் கழகங்களிலும் உள்ள பேருந்துகள் ஓடிய தூரம் 1981—82ல் 6,704 இலட்சம் கிலோ மீட்டராகும். பயணம் செய்த பயணிகளின் எண்ணிக்கை 200.65 கோடியாகும். பேருந்துகள் பயன் படுத்தப்பட்ட அளவு 90.6 சதவீதமாகும். கிலோமீட்டர் ஓட்டத் திறன் 96 சதவீதம். உயர்வேக டீசல் லிட்டர் ஒன்றுக்கு ஓடிய கிலோமீட்டர் 3.83 ஆகும்.

தமிழ்நாட்டில் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் பணியாற்றக் கூடிய பணியாளர்களின் எண்ணிக்கை 61,993 ஆகும்.

1977-ல் தமிழ்நாட்டுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் இருந்த நிலைமையையும், பொன்மனச்செம்மல்புரட்சித் தலைவர் அவர்கள், திரு.எம்.ஜி.ஆர். அவர்கள் பொறுப்பேற்ற பின்னர் 1981—82-ல் இருக்கும் நிலைமையையும் ஒப்பிட்டுப்பார்த்தால் எந்த அளவிற்குப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் வளர்ந்து நாட்டு மக்களுக்குப்பயன் அளித்து வருகிறது என்பதை இந்த மன்றத்திற்கு தெரிவிக்கக்கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். இந்தத் துறையின் அமைச்சர் மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களின் அயராத உழைப்பின் காரணமாக 1976—77-ல் 4,953 ஆக இருந்த பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை இன்று 1981—82ல் 7,803 ஆக உயர்ந்திருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். வழித்தடங்கள் 2,045 ஆக இருந்து இன்று 3,935 ஆக உயர்ந்துள்ளது. புதிய வழித்தடங்கள் 132 ஆக இருந்தது இன்று 493 ஆக உயர்ந்துள்ளது.

பயன்பெற்ற மக்கள் தொகை 1.85 இலட்சத்திலிருந்து 15.62 இலட்சமாக உயர்ந்துள்ளது. புதிய பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை 349 லிருந்து 1,252 ஆக உயர்ந்துள்ளது. இந்த அளவிற்கு போக்குவரத்துத் துறை இயங்கி கிராமமக்களுக்குவசதிசெய்துவருகிறது. கிராம மக்களின்மேம்பாட்டிற்காக இந்தப்போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இன்றைக்கு இயங்கி வருகின்றது. இங்கேபேசியதிராவிட முன்னேற்றக்கழக உறுப்பினர் திரு. சுந்தரம் அவர்கள் பேசுகிறபோது, தனியார்களுக்கு கொடுக்கும் சலுகைகள் காரணமாகவும் தனியாரிடம் உள்ள வழித்தடங்களை தேசியவுடைமையாக காததினால்தான் இப்போது இந்த நஷ்டம் ஏற்பட்டிருப்பதாக

சொன்னார்கள். (மணியடிக்கப்பட்டது.) அவர்களுக்கு நான் ஒன்றைத் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன். இன்று மத்திய அரசு டீசலுக்கு, மோட்டார் வண்டிகளின் உதிரிப்பாகங்களுக்கு அதிக வரி போட்டிருப்பதின் காரணமாக, அதன் காரணமாக விலைவாசி உயர்ந்திருப்பதன் காரணமாக—மதிப்பிற்குரிய இந்திரா காந்தி அம்மையார் வந்ததற்குப் பிறகு மூன்றுமுறை இவை உயர்த்தப்பட்டிருப்பினும் தமிழக அரசு இரண்டு முறைதான் பயணிகள் கட்டணங்களை உயர்த்தி மூன்றாவது முறை உயர்த்தினால் மக்கள் பாதிக்கப்படுவார்கள் என்பதற்காக உயர்த்தாமல், அதோடு தொழிலாளர்கள் நலன்களைப் பேணிப் பாதுகாக்கும் வகையில் பல சலுகைகள் அளித்திருப்பதாலும் 1980–81-ல் 13 கோடி ரூபாய் நஷ்டம் இருந்தது 1981–82-ல் 14 கோடியாக உயர்ந்திருக்கிறது. இது அமைச்சர் அவர்கள் இழைக்கிற தவறினால் ஏற்பட்ட நஷ்டம் அல்ல. (மணியடிக்கப்பட்டது.) இறுதியாக ஒன்றை மட்டும் கூறி முடித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. சி. பழனிமுத்து: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இந்திய தேசிய காங்கிரஸ் கட்சியின் சார்பிலே நாட்டுடமையாக்கப்பட்ட சாலைப் போக்குவரத்து, கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த இந்த விவாதத்தின் மீது என்னுடைய கருத்துக்களைக் கூற விரும்புகிறேன்.

தமிழ்நாட்டில் 1959 ஆம் ஆண்டில், 200 கிலோ மீட்டருக்கு மேலுள்ள வழித்தடங்களில் விரைவுப் பேருந்துகளை அப்போதிருந்த காங்கிரஸ் ஆட்சி சீரும் சிறப்புமாக விட்டது. ஆனால், அந்தப் பேருந்துகள், அந்த நேரங்களில் எவ்வாறு இயங்கின, இப்போது எவ்வாறு இயங்குகிறது என்பதைப் பார்த்தால் அதன் நிலை நன்கு விளங்கும். அரசு விரைவுப் பேருந்துகள் அப்போது விடப்பட்டது. இப்போது 8 அரசுப் பேருந்து போக்குவரத்துக் கழகங்கள் உள்ளன. 1982–83 ஆம் ஆண்டில் 13 போக்குவரத்து கழகங்களாக உண்டாக்க முடிவு செய்யப்பட்டுள்ளது. அதிலே 13 போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே, வேலூர் மாவட்டத்திலுள்ள இப்போது பிரிக்க இருக்கின்ற போக்குவரத்துக்கழகத்திற்கு பெருந்தலைவர் காமராஜ் போக்குவரத்துக் கழகம் என்று பெயரிட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். காரணம், அதற்கு பட்டுக்கோட்டை அழகிரி போக்குவரத்துக் கழகம் என்று குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது. பெருந்தலைவர் காமராஜ் அவர்கள் குடியாத்தம் தொகுதியில் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டு, முதலமைச்சர் ஆனார்கள். அங்கே அனைத்து அரசியல் கட்சிகளும் பெருந்தலைவர் காமராஜ் அவர்கள் பெயரை அந்தப் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு வைக்க வேண்டுமென்ற கோரிக்கை, உண்ணாவிரதம், போராட்டங்களை நடத்தினார்கள். ஆகவே, அதை மறு பரிசீலனை செய்து, வேலூர் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு பெருந்தலைவர் காமராஜ் அவர்கள் பெயரை வைப்பது நியாயமானது, நேர்மையானது, உங்களுடைய அண்ணா வழியில் வரக்கூடிய கொள்கைக்கு நியாயமானதாக

அமையும். மேலும் நீங்கள் இப்போது திருச்சியிலே போக்குவரத்துக் கழகத்தை நிறுவப்போகிறீர்கள். அதற்குப் பெயரிடவில்லை. அந்த இடத்தில் வேண்டுமானால், அழகிரி போக்குவரத்துக் கழகம் என்று பெயரிடுவது சாலச் சிறந்தது. ஆகவே, இந்தப் பிரச்சனையில் அப்படியே விட்டுவிடாமல், பெருந்தலைவர் காமராஜ் அவர்கள் பெயரை அந்தப் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு வைக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மேலும், 1981ஆம் ஆண்டு டிசம்பர் திங்கள் முடிய மொத்த பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை 12,871 என்று குறிப்பிடப் பட்டுள்ளது. அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இதிலே 61 சதவீதம் என்றும், தனியார் போக்குவரத்துகள் 39 சதவீதம் என்றும் கணக்கு சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. நியாயமான முறையில் ஏழை எளிய மக்கள் வசிக்கும் பகுதிகளிலே இந்தப் பேருந்துகளை விடவேண்டும். பின்தங்கிய பகுதிகளுக்கு, நகரப் பேருந்துகளை விட்டால்தான் மக்கள் அதை நல்ல முறையில் பயன்படுத்திக கொள்ள முடியும். ஆகவே, அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் 1981–82 ஜனவரி இறுதிவரை 1,345 வழித் தடங்களில் பேருந்துகள் விடப்பட்டன. செலவு 36 கோடி என்று கூறியுள்ளார்கள். ஆகவே, நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன். சோழன் போக்குவரத்து கழகத்தில் டி.என்.எம். 407, டி.என்.எம். 618 ஆகிய இரண்டு பேருந்துகள் அரியலூர் சேலம் இரண்டு வண்டிகள் ஓடுகின்றன. அந்த வண்டிகளில் யாரும் பிரயாணம் செய்ய முடியாது. மேலே இருக்கிற கூறைகள் மிகவும் பாழடைந்து உள்ளன. அந்த வண்டியிலே ஒருவர் கூட ஏறாமல், காலியாக போகிறது. இது குறித்து, சோழன் போக்குவரத்துக் கழக இயக்குநருக்கு மனு அனுப்பினேன். அதனால் எந்த விதமான பலனும் இல்லை. அந்தப் பேருந்துகளை விடாமல் இருப்பதே சாலச் சிறந்தது. அந்தப் பேருந்துகளில் அதிகமாக தக்காளிதான் ஏற்றப் படுகிறது. இடையிலே 15 நிமிடங்கள் நிற்கிறது. வாழைப்பாடி, நரசிங்கபுரம், ராசிபுரம் செல்லும் பாதைப் பிரிவு ரோடு போன்ற இடங்களில் நிறுத்தப்பட்டு, அந்தப் பேருந்தில் ஒருவரும் பிரயாணம் செய்யாத அவல நிலை இருக்கிறது. இந்த நிலையைப் பரிசீலனை செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக் ெ ாள்கிறேன்.

அங்காடிப் பேருந்துகள் விடப்படுகின்றன என்று குறிப்பிடப் பட்டிருக்கிறது. சேலம் மாவட்டத்தில் இது போன்ற பேருந்துகள் விடப்படுவதாகத் தெரியவில்லை. ஆனால் பிரயாணிகள் பேருந்துகளே அங்காடிப் பேருந்துகளாக செயல்படுவதாக தெரிகிறது. ஆகவே, அந்த இடங்களிலே நீங்கள் நல்லமுறையிலே பேருந்துகள் விடுவதற்கு முயற்சி செய்ய வேண்டும். 1978–79, 1979–80 ஆண்டுகளில் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் போதிய அளவு லாபம் கிடைக்கவில்லை, நட்டத்தில் ஓடுவதாக கூறியுள்ளீர்கள்.

1982 மார்ச் 24] [திரு. சி. பழனிமுத்து]

[முற்பகல் 11–10]

ஆகவே, டீசல் மற்றும் உபரிப் பொருட்கள் விலை ஏறியதால் 13 கோடி ரூபாய் நட்டம் ஏற்படுகிறது என்று கூறியிருக்கிறீர்கள். தனியார் பேருந்துகளை எவ்வளவு சீரிய முறையிலே, சிறப்பான முறையிலே நடத்துகிறார்கள் என்பதைப் பார்க்க வேண்டும். அவர்கள் பேருந்துகளைப் சுத்தமாகவும், மினுமினுப்பாகவும் வைத்து குறிப்பிட்ட இடத்திற்கு குறிப்பிட்ட நேரத்திலே போய்ச்சேருகின்ற முறையிலேநடத்துகிறார்கள். உதாரணத்துக்கு சொல்ல வேண்டுமென்றால் திருவள்ளுவர் போக்குவரத்து கழகப்பேருந்துகள் மார்ச் 6 ம் தேதியும் 20 ஆம் தேதியும் சேலத்திற்குச் செல்ல வேண்டியது செல்லவில்லை. கடந்த சட்ட மன்றக் கூட்டத் தொடரின் கடைசி நாள் 11 மணிக்குச் செல்ல வேண்டிய சூப்பர் டீலக்ஸ் பேருந்து செல்லவில்லை. திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகள் முறையாக, செம்மையாகச் செயல்படவில்லை. தனியார்களைப் போன்று நல்ல முறையிலே பேருந்துகளை ஓட்டினால் லாபம் கிடைக்கும். உதாரணத்திற்குச் சொல்ல வேண்டுமென்றால் பல வழித் தடங்களிலே தனியார் உரிமையாளர்களுக்கு உரிமங்கள் கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. பீக் ஹவர்சில் மாலை 6 மணி முதல் 8 மணிவரை, மதியம் ஒரு மணி முதல் 3 மணிவரை குறிப்பிட்ட நேரங்களில் உங்களுக்கு வேண்டியவர்களுக்குக் கொடுக்கிறீர்கள். சென்னையிலிருந்து தாக்கீது வந்தது என்று அங்கே இருக்கிறவர்கள் கூறுகிறார்கள்—சேலம்-ஆத்தூர் செல்லக்கூடிய பஸ்ஸூம், சேலம்—கள்ளக்குறிச்சி செல்லக்கூடிய அண்ணா போக்குவரத்துக் கழக பஸ்ஸூம் தனியார்களுக்கு அந்த நேரத்திலே உரிமை வழங்கி இருக்கிறீர்கள். இப்படி மாற்றியமைக்கப்பட்டிருக்கின்ற நேரத்திலே இதனால் அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு ஒரு டிரிப்புக்கு 100 முதல் 150 நட்டம் ஏற்படுகிறது. சேலம்—ஆரூருக்குச் செல்கின்ற பஸ் $5\frac{1}{2}$ மணிக்குச் செல்ல வேண்டியிருந்தது. ஆனால் அதற்கு முன்பாக தனியார். பேருந்து ஒன்று செல்கிற முறையிலே கிருஷ்ணவேணி பஸ் உரிமையாளருக்கு 5-20 க்குப் பேருந்து அவர்கள் ஓட்டக்கூடிய முறையிலே அனுமதி கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. அந்த வகையில் இப்போது நட்டம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு 50 ரூபாய் தான் வசூலாகிறது, ஆனால் அந்த தனியார் பேருந்துக்கு 300 ரூபாய் வசூலாகின்ற நிலைமை இருக்கிறது.

பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே 12.6 கோடி ரூபாயிலே 555 அடிச்சட்டங்கள் வாங்குவதாகக் கூறியிருக்கிறீர்கள். அது போன்ற முறையிலே நல்ல முறையிலே செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

புற்று நோயாளிகளுக்கு சலுகைகள் கொடுப்பதாகச் சொல்லி இருக்கிறீர்கள். அதை எல்லோருக்கும் தெரியப்படுத்த வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

விரைவுப் பேருந்துகளிலே கம்பியில்லாத் தந்தி முறை கொண்டு வரப்படும் என்று சொல்லியிருக்கிறீர்கள். எந்தெந்த வழித் தடங்களிலே ஏற்படுத்தப்படும் என்று சொல்லவில்லை. அதையும் தெரிவிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

சாலை விபத்துக்களிலே பாதிக்கப்பட்டவர்களுக்கு உதவித் தொகை கொடுக்கப்படும் என்று சொல்லியிருக்கிறீர்கள். அதைச் செம்மையாகக் கொடுப்பதற்கு ஏற்பாடுகள் செய்ய வேண்டும்.

தற்செயல் விடுப்பு என்று ஆண்டுக்கு 10 நாட்கள்தான் அனுமதிக்கப்படுகிறது. அரசு ஊழியர்களுக்கு அளிக்கப்படுவதைப் போன்று ஆண்டுக்கு 20 நாட்கள் அனுமதிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

5,635 பேருந்துகளில் டைசிகான் பொருத்தப்பட்டிருப்பதாகச் சொல்லியிருக்கிறீர்கள். அதனால் பேருந்துகள் வேகமாக ஓடவில்லை. மெதுவாகச் செல்லுகின்ற காரணத்தினால் தனியார் வண்டிகளிலே பொதுமக்கள் செல்கிற நிலைமை ஏற்பட்டிருக்கிறது. தனியார் வண்டிகளிலேயும் அதைப் பொருத்த ஏற்பாடு செய்தால்தான் நம்முடைய வண்டிகள் நல்ல முறையிலே ஓடமுடியும். இல்லாவிட்டால் நம்முடைய போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு மிகுந்த நட்டம் ஏற்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

பாண்டியன், சோழன், சேரன், கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே பணியாற்றுகின்றவர்களுக்கு 20 சதவீதம் கொடை கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் பல்லவன், திருவள்ளுவர், பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே பணியாற்றுகின்றவர்களுக்கு 8.33 சதவீதம்தான் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. இந்த பாரபட்சம் ஏன்? எந்த அடிப்படையில் இந்த பாரபட்சம் காட்டப்படுகிறது என்பதை அமைச்சர் அவர்கள் விளக்குவார்களா என்று கேட்க விரும்புகிறேன்.

அரசுப் பேருந்துகள் நல்ல முறையிலே பராமரிக்கப்படவில்லை. தனியார் துறையிலே நல்ல முறையிலே பராமரிக்கப் படுகின்றன. ஆகவே, இவற்றையும் நல்ல முறையிலே பராமரிக்க ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும்.

பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே 200 நாட்கள் பணியாற்றியிருந்தால் 260 ரூபாய் என்றும் 150 முதல் 199 நாட்கள் பணியாற்றியிருந்தால் 75 ரூபாய் என்றும் 99 முதல் 150 வரை பணியாற்றியிருந்தால் 25 ரூபாய் என்றும் சாதனை ஊக்கத் தொகை வழங்கப்பட்டிருக்கிறது. அசம்பாவித நிகழ்ச்சிகள் ஏற்பட்டாலும் அந்தக் காலங்களிலே ஓட்டுநர்களுக்கும் கண்டக்டர்களுக்கும் அதிலே பொறுப்பு இருக்கிறது என்று சொல்லப்படுகிறது. எடுத்துக்காட்டாக 23-3-1981, 26-3-1981 15-7-1981, 24-8-81, 21-8-81, 6-11-81 போன்ற 8 தினங்

1982 மார்ச் 24] (திரு. சி. பழனிமுத்து)

களில் பணியாளர்கள் வேலை நிறுத்தத்திலே கலந்துகொண்ட தாக கூறுவது சரியல்ல. அந்த நாட்களைச் சாதாரண நாட்களாக கருத வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். பல்லவன் பொறியியல் கழகத்திலே பலரைப் பங்குத் தொகை பெற்றுக் கொண்டு சேர்த்திருந்தும் கூட அவர்களுக்கு லாபத்திலே பங்கு வழங்கப்படவில்லை. ஒரு போக்குவரத்துக் கழகத்திலிருந்து மற்றொரு போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு மாற்றுகிறபோது டிரைவர்கள், கண்டக்டர்கள், இன்ஸ்பெக்டர்கள் எல்லோருக்கும் ஒரே சீனியாரிட்டி முறையிலேயே கொண்டுவர வேண்டும். அப்படிக் கொண்டுவந்தால் அந்த நிர்வாகம் நல்ல முறையிலே செயல்படும். வேறு போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்குச் சென்றால் ஜூனியராக எடுத்துக்கொள்வது என்பது நியாயமற்ற முறை என்று கருதுகிறேன். அரசு பொதுத் துறை நிறுவனத்திலே ஒரு நிர்வாக இயக்குநர் குறைந்த பட்சம் ஐந்து ஆண்டுகளுக்கு மேலே பணிபுரியக் கூடாது என்று சட்டத்தின் 316 பிரிவிலே குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழக நிர்வாக இயக்குனர் 6 ஆண்டுகளாக பணிபுரிந்து வருகிறார். இவ்வாறு அனுமதிக்கப்பட்டிருக்கிறது முறைதானா என்று கேட்டு அவரை மாற்றுவதற்கு அமைச்சர் அவர்கள் முயற்சி எடுப்பாரா என்று தெரிந்துகொள்ள விரும்புகிறேன். 1975—76, 77 ஆம் ஆண்டுகளில் வேலை வாய்ப்பு அலுவலகங்களில் பதிவு செய்துவிட்டு வேலை கிடைக்காதவர்களுக்கு 30—6—81 வரையில் பதிவு செய்தவர்களுக்கு பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் நேர்முகத் தேர்விற்கு அழைத்து உள்ளார்கள். அது முறையா என்று கேட்கின்றேன். ஆத்தூரிலே மோட்டார் வாசன ஆய்வாளர் நிலையம் ஏற்படுத்த வேண்டுகிறேன்.

திரு. ஏ. சி. சண்முகம் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டு வந்திருக்கிற மானியத்தை வரவேற்றுப் பேச வாய்ப்பளித் தமைக்கு துணைத்தலைவர் அவர்களுக்கு நன்றியைக் காணிக்கை ஆக்குகிறேன்.

முதன் முதலாக இந்த மானியத்திலே அமைச்சர் அவர்களை பாராட்ட வேண்டிய கடமை எனக்கு இருக்கிறது. ஏனென்றால் மக்கள் வாயார பாராட்டுகிற இந்த போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு இந்த மன்றத்தின் வாயிலாக மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களை பாராட்டுவது இது தகுந்த நேரமாக இருக்குமென்று கருதுகிறேன். பொதுவாக போக்குவரத்துக் கழகம் என்று சொன்னாலே ஓராண்டு காலத்தில் இரண்டு மூன்று முறை போராட்டம் என்று அறிவிக்கப்பட்டு மக்கள் பாதிக்கக் கூடிய நிலையிலே இருந்து தமிழக அரசைப் பொறுப்பேற்றுக் கொண்டிருக்கிற புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் மாண்புமிகு முத்துசாமி அவர்கள் மூலம் அது அறவே ஒழிக்கப்பட்டிருக்கிறது. மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் பொறுப்பேற்ற பின்னாலே இது வரையில்

எந்தவிதமான போராட்டமும் இந்த 1½ ஆண்டுக்காலத்தில் நடக்கவில்லை என்பதை குறிப்பிட விரும்புகிறேன். இதற்குக் காரணம் அமைச்சர் அவர்களின் திறமையும் நிர்வாகத்தை நடத்திச் செல்கிறசாமர்த்தியமும்தான் என்பதை இந்தநேரத்திலே சுட்டிக் காட்ட கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். போக்குவரத்துத் துறையிலே அமைச்சர் அவர்கள் பொறுப்பேற்ற பின்னாலே அவர் ஒரு கட்சிக்கு சொந்தக்காரராக இருந்தாலும், போக்குவரத்துக் கழகங்களில் கட்சிப் பாகுபாடு இல்லாமல், தொழிலாளர்களைப் பொறுத்தவரையில் திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தைச் சேர்ந்த ஊழியர்களாக இருந்தாலும், அதேபோல காங்கிரஸ் இயக்கத்தைச் சேர்ந்தவர்களாக இருந்தாலும் அனைவரையும் சமமான முறையிலே அவர்களுடைய கோரிக்கைகளை எல்லாம் நிறைவேற்றி நிர்வாகத்தை நடத்துகிற மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களுக்கு என்னுடைய நன்றியைக் காணிக்கையாக்குகிறேன்.

போக்குவரத்துத் துறை மானியம் என்றாலே தொழிலாளர்கள் பிரச்சினைகளை உள்ளடக்கி வெட்டுத் தீர்மானங்கள் பல இருக்கும். ஆனால் இன்றைக்குக் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிற வெட்டுத் தீர்மானங்களில் தொழிலாளர்கள் பிரச்சினைகள் பற்றி ஒன்றிரண்டு வெட்டுத் தீர்மானங்களைத் தவிர வேறு கொடுக்கப் படவில்லை என்பதைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். தமிழகத்தில் இன்றைய தினம் போக்குவரத்துத் துறையில் ஒரு புரட்சியே ஏற்பட்டிருக்கிறது என்று சொல்லலாம். மற்ற மாநிலங்களை ஒப்பிட்டுப் பார்த்தால், பல மாநிலங்களுக்கு சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் சென்று அங்கு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் செயல் படுவதை ஆங்காங்கு கண்டுகொண்டிருக்கிறோம். இந்தியாவிலேயே தமிழகத்தில் ஓடுகிற பேருந்துகள் தான் மிகவும் சுத்தமாகவும், வசதியுடனும் அடிக்கடி செல்கிற ஒரு நிலைமை இருந்து வருகிறது. இந்த வாய்ப்பினை தமிழ் மாநிலம்தான் பெற்றிருக்கிறது என்பதைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

மற்ற மாநிலங்களுக்கு இந்த போக்குவரத்து கழகங்கள் ஒரு வழிகாட்டியாக விளங்குகின்றன. நம்முடைய போக்குவரத்துக் கழகம் கோவாவில் உள்ள ோக்குவரத்துத் துறைக்கு ஆலோசனைகளையும், அதற்கான வழிமுறைகளையும் கொடுத்து வருகிறது. அதேபோல அந்தமானிலே சேரன் போக்குவரத்து கழகம் வழிகாட்டக் கூடிய அளவிலே அங்கு ஆலோசனைகளை வழங்கி வருகிறது என்பதை சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

நதியாவிலேயே தமிழகத்திலே அறிமுகப்படுத்தப்பட்டிருக்கிற சூப்பர் டீலக்ஸ், சொகுசு பேருந்துகள் மிகவும் நல்ல முறையிலே பயன்பட்டுக்கொண்டிருக்கிறது. கிட்டத்தட்ட 120 சூப்பர் டீலக்ஸ், சொகுசு பேருந்துகள் தமிழகத்தில் திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் சென்றுகொண்டிருக்கின்றன. திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் ஓடிக்

1982 மார்ச் 24] [திரு. ஏ. சி. சண்முகம்]

கொண்டிருக்கிற மற்ற பேருந்துகளை சூப்பர் டீலக்ஸ், சொகுசு பஸ்களாக மாற்றினால், மக்களுக்கு மேலும் வசதி செய்கிற கடமையை நிறைவேற்றியதாக பொருள் என்பதை சுட்டிக் காட்ட கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். குறிப்பாக, 5 புதிய போக்குவரத்துக் கழகங்கள் துவங்குகிற தமிழக அரசுக்கும் போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சருக்கும் என்னுடைய நன்றியைக் காணிக்கையாக்குகிறேன். வட ஆற்காடு மாவட்டத்திற்குத் தனியாக, பட்டுக்கோட்டை அழகிரி போக்குவரத்துக் கழகம் துவங்குகின்ற அரசுக்கு என்னுடைய நன்றியை காணிக்கையாக்குகின்றேன். அந்தப் போக்குவரத்துக் கழகம் புதிதாக துவங்கினால், இன்னும் பேருந்துகள் செல்லாத பல கிராமங்களுக்குப் பேருந்துகளை விடுகின்ற வழிவகைகளை, வசதிகளை அதிகமாகச் செய்வதற்கு இன்றைக்கு அது காரணமாக இருக்கும் என்பதை இந்த நேரத்திலே சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

(முற்பகல் 11.20)

மாண்புமிகு காங்கிரஸ் கட்சியினுடைய உறுப்பினர் சுட்டிக் காட்டினார்கள். காமராஜர் காலத்திலேயிருந்த பேருந்துகளையும், இன்றைய தினம் இருக்கிற பேருந்துகளையும் ஒப்பிட்டு, இன்றைய தினம் ஏதோ துடைக்கவில்லை. சுத்தம் இல்லையென்று அதை ஒரு பெரிய குறையாகச் சொன்னார்கள். காமராஜர் கண்ட கனவை நனவாக்குவதுதான் இந்த புரட்சித் தலைவர் அரசு செய்த சாதனையெனத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். பெருந்தலைவர் காமராஜர் கண்ட கனவு, பேரறிஞர் அண்ணா கண்ட கனவு ஒவ்வொரு கிராமத்திற்கும் பேருந்துகள் செல்லக்கூடிய நிலையிருக்க வேண்டுமென்பது அதனை நனவாக்குகின்ற அளவு, தமிழக அரசும், அமைச்சர் அவர்களும் அதிகமான பேருந்துகளைக் கிராமங்களுக்கு விடுவதிலே கவனம் செலுத்திக் கொண்டிருக்கிறார்கள்.

அடுத்ததாக, மாண்புமிகு உறுப்பினர் சுந்தரம் அவர்கள் இங்கே ஒரு சில குற்றச்சாட்டுகளை எடுத்துச் சொன்னார்கள். ஏதோ மாட்டு வண்டிகள் போகாத இடங்களுக்கு எல்லாம் இரண்டு மூன்று பஸ்களை என்னுடைய தொகுதியிலே விட்டதாகச் சுட்டிக்காட்டினார்கள். அதிலே இருந்து நன்றாகப் புரிகிறது. மாட்டு வண்டிகள் கூட போகாத திருப்பத்தூரிலே இருக்கக்கூடிய ஒருசில தடங்களில், தமிழக அரசு பஸ்கள் செல்கின்றன என்றால், இதையே கூட ஒரு சாதனையாக எடுத்துச் சொல்லலாம். மாட்டு வண்டிகள் செல்லாத, பேருந்துகள் செல்ல முடியாத, சாலைகள் சரியாக இல்லாத இடங்களில் எல்லாம் பேருந்துகள் செல்கின்றன என்பதை நினைக்கும்போது பெருமையாக நினைக்க வேண்டியவனாக இருக்கிறேன்.

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
TRUTH ALONE TRIUMPHS

இப்பொழுது போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே கடுமையான நட்டம் வருகிறது என்று மாண்புமிகு உறுப்பினர் சுந்தரம் அவர்கள் சுட்டிக் காட்டினார்கள். அதற்கு மூல காரணமாக இருப்பது டீசல் விலை உயர்வும் ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் விலை உயர்வும்தான் என்பதை இந்த நேரத்திலே சுட்டிக் காட்ட விரும்புகிறேன். மைய அரசுதான் டீசல் விலையை உயர்த்துகிறது. மாண்புமிகு உறுப்பினர் சுந்தரம் அவர்களுக்கு, மத்திய அரசைக் கண்டிக்கவோ அல்லது டீசல் விலையைக் குறைக்க வேண்டுமென்று குரல் கொடுக்கவோ மனம் வரவில்லை. இருந்தாலும் நான் சொல்ல விரும்புவது, மத்திய அரசு மாதா மாதம் டீசல் விலையை ஏற்றுவதால், அடிக்கடி ஏற்றுவதால்தான் பேருந்துக் கட்டணங்கள் ஏறுகின்றன என்பதைத் தெரிவித்து, மத்திய அரசு அதை மறு பரிசீலனை செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். பாராளுமன்றத்திலே பல பிரச்னைகளை எடுத்துச்சொல்லி டீசல் விலையைக் குறைக்க வேண்டுமென்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். 1980-லே ரூ. 2.23 காசுக்கு விற்ற டீசல் விலையை அதே ஆண்டிலே, 1—7—80-லே, ரூ. 2.27 காசாக உயர்த்தியிருக்கிறார்கள். அதே போல், டையர், டியூப் ஒரு செட் விலை ரூ. 2,368 இருந்தது. ஒரு மாதத்திற்குள்ளாக, ரூ. 2,487 ஆக உயர்த்தியிருக்கிறார்கள். இதுபோன்று உதிரி பாகங்களின் விலையையும் ஏற்றுவதால்தான் இதுபோன்ற கட்டண உயர்வுகள் ஏற்படுகின்றன என்பதை இந்த நேரத்திலே சுட்டிக்காட்ட கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

தேசியமயக் கொள்கைக்கு நாங்கள் எல்லாம் எதிராக இருக்கிறோம் என்று சுந்தரம் அவர்கள் சொன்னார்கள். காங்கிரஸ் காலத்திலே கொண்டு வரப்பட்ட விரைவுப் பேருந்து போக்குவரத்துக் கழகம் முதற்கொண்டு திராவிட முன்னேற்றக் கழக ஆட்சிக் காலத்திலே தேசியமயமாக்க வேண்டுமென்ற திட்டத்திலே, தனியார்கள் கோர்ட்டுக்குச் சென்று தடையை வாங்கியிருக்கிறார்கள். என்னுடைய தொகுதியிலே, ஒரு தனியாருக்குச் சொந்தமான 4 பேருந்துகள் சென்னைக்கு வந்து கொண்டிருந்தன. திராவிட முன்னேற்றக் கழக ஆட்சிக் காலத்திலேதான் அது தேசியமயமாக்கப்பட்டது. ஆனால், ஹைகோர்ட்டுக்குச் சென்று தடை வாங்கியிருக்கிறார்கள். சென்ற ஒரு மாதத்திற்கு முன்னாலே, அதை சுப்ரீம் கோர்ட்டுக்குக் கொண்டு சென்றிருக்கிற காரணத்தால், கோர்ட்டினுடைய காலதாமதத்தால்தான் இதுபோன்ற பேருந்துகளைத் தேசியமயமாக்குவது தள்ளி போடப்படுகிறது.

தேசியமயமாக்கும் கொள்கையிலே மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் ஒன்றைப் புரிந்துகொள்ள வேண்டுமென்று கருதுகிறேன். இன்னும் பல கிராமங்களுக்கு, இன்னும் பல வழித்தடங்களுக்கு நாம் பேருந்துகளை விட வேண்டிய கடமையிருக்கிறது. தனியார் பேருந்துகளுக்கிடையே பேருந்துக்

1982 மார்ச் 24] [திரு. ஏ. சி. சண்முகம்]

கழகங்களுடைய பேருந்தை விடுவதால், அதைவிட ஒரு முக்கியமான பங்கு பல கிராமங்களுக்கு, பேருந்தே செல்லாத வழித்தடங்களுக்கு நம்முடைய பேருந்துகளை அனுப்பி விட்டு பின்னாலே, இந்தத் தனிப்பட்டவர்களுடைய பேருந்துகளை தேசியமயமாக்கக்கூடிய பிரச்னையை எடுத்துக் கொள்ளவேண்டு மென்று இந்த நேரத்திலே கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதே போல், பாதாள ரெயில் திட்டம், சென்னை நகரத்தினுடைய மக்களுக்கு, போக்குவரத்துக்கு இடைஞ்சலாக இருக்கக்கூடிய, மக்கள் தொகைப் பெருக்கத்திற்கேற்ப ஈடு கொடுக்க முடியாமலிருக்கிற அந்தப் பிரச்னையைச் சமாளிக்க வேண்டுமென்றால், பாதாள ரெயில் திட்டத்தை மத்திய அரசு உடனடியாக சென்னை மாநகரத்திலே கொண்டு வர வேண்டுமென்று இந்த நேரத்திலே கேட்கக் கடமைப் பட்டிருக்கிறேன்.

பல மாநிலங்களிலே இருக்கிற போக்குவரத்துக் கட்டணத்தோடு, இந்த மாநிலப் போக்குவரத்துக் கட்டணங்களை ஒப்பிட்டுப் பார்த்தால், வித்தியாசம் பார்த்தால், அந்த மாநிலங்களைவிட தமிழ் நாட்டிலேதான் குறைவாக இருப்பது தெரியும். ஒன்றிரண்டு உதாரணங்களை மட்டும் நான் சுட்டிக் காட்ட கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

நகரக் கட்டணம் தமிழ்நாட்டிலே 30 காசுகள்தான்; ஆனால் கேரளாவிலே 40 காசுகள்; கர்நாடகத்திலே 30 காசுகள்; ஆந்திராவிலே 30 காசுகள்.

நகரத் தடங்களில் அதிகபட்ச நீளம் நம்முடைய மாநிலத்திலேதான் 30 கிலோ மீட்டர் டவுன் பேருந்துகள் சென்று கொண்டிருகின்றன. 18 கிலோ மீட்டர் கேரளாவிலே; கர்நாடகத்திலே 32 கிலோ மீட்டர்கள்; ஆந்திராவிலே 32 கிலோ மீட்டர்கள்.

புற நகரக் கட்டணம் ஒரு கிலோ மீட்டருக்குத் தமிழ்நாட்டிலே ஏழரை காசுகள்; கர்நாடகத்திலே 7.7 காசுகள்; ஆந்திராவிலே 8 காசுகள்.

விரைவுப் பேருந்துக் கட்டணம் ஒரு கிலோ மீட்டருக்குத் தமிழ்நாட்டிலே ஏழரை பைசா; கேரளாவிலே 9 பைசா; கர்நாடகத்திலே 9.6 பைசா; ஆந்திராவிலே 10 பைசா.

சூப்பர் டீலக்ஸைப் பொறுத்தவரையில் ஒரு கிலோமீட்டருக்கு தமிழ்நாட்டிலே ஒன்பதரை காசுகள். மிகவும் மோசமாக இருக்கக்கூடிய பல மாநிலத்துப் பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரையில் கேரளாவிலே $13\frac{1}{2}$ பைசா; கர்நாடகத்திலே $17\frac{1}{2}$ பைசா; ஆந்திராவிலே 12 பைசா.

ஏ. சி. பேருந்துகள் தமிழ்நாட்டிலே தான் செல்கிறது. மற்ற மாநிலங்களிலே எங்கேயும் செல்லவில்லை.

நவீன வசதிகள் கொண்ட, தூங்கும் வசதிகள் கொண்ட பேருந்துகளை நாம் அறிமுகம் செய்ய இருக்கிறோம். அவ்வாறு அறிமுகம் செய்யும் அரசை இந்த நேரத்திலே பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

சென்ற முறை இந்தச் சட்டமன்றக் கூட்டத்திலே சொன்னதைப்போன்று, கார்கோ கம் பாசஞ்சர் பல மாநிலங்களிலே வெற்றிகரமாக நடந்து கொண்டிருக்கிறது. தமிழக அரசும் அதை ஒருசில இடங்களிலே நிறைவேற்றி இருக்கிறது. அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலேயும் பல நேரங்களில் கார்கோ கம் பாசஞ்சர் பேருந்துகளை அறிமுகப்படுத்த வேண்டும். அதை விரைவு படுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். (மணியடிக்கப்பெற்றது).

* திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரவர்களே, பொதுவாகப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் அபிவிருத்திகளை ஏற்படுத்திக் கொண்டிருக்கிறது என்பதை ஒத்துக்கொள்ளும் நேரத்தில், தொழிலாளர்களின் பிரச்னைகள் பல தீர்க்கப்படாமல் இருக்கின்றன என்றாலும், பொதுவாக இந்த நேரத்திலே ஒரு கருத்தை வலியுறுத்த விரும்புகிறேன். நேஷனலைசேஷன் என்ற கொள்கையை எந்த அளவிற்குத் தீவிரப்படுத்த முடியுமோ அந்த அளவிற்குத் தீவிரப்படுத்துவதற்கு அரசு போதுமான கவனம் காட்டுகிறதா என்ற சந்தேகம் இருக்கிறது. 12,871 பேருந்துகளில் ஏறக்குறைய 40 சதவீதம் பேருந்துகள் தனியார் பேருந்துகளாக இருக்கின்றன. ஆகவே, நேஷனலைசேஷனை எந்த அளவிற்குத் துரிதப்படுத்த முடியுமோ அந்த அளவிற்குத் துரிதப்படுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

போக்குவரத்துக் கழகங்களை நடத்திச் செல்வதிலே ஒருசில பொருளாதார நெருக்கடிகள் இருக்கின்றன என்பதை நாங்கள் ஒத்துக் கொள்கிறோம். ஆனால் அதே நேரத்தில் அதுபற்றி ஒருசில கருத்துக்களை நான் எடுத்துச்சொல்ல விரும்புகிறேன். இன்றைக்கு ஏகபோக முதலாளிகளின் கைகளில் சிக்கி மூழ்கும் ஒரு நிலை இந்தத் தொழிலைப் பொறுத்தவரையில் இருக்கிறது. சேசிஸ்களுக்கு டாட்டா அல்லது அசோக் லேலண்டிற்குத்தான்போக வேண்டும். இரயில்வேயிலே ஏற்படுத்தியிருப்பதைப் போல சேசிஸ் உற்பத்தி செய்கின்ற தொழிற்சாலையை ஏற்படுத்த வேண்டும். இதை மாநில அரசால் செய்ய முடியவில்லையென்றாலும்கூட மத்திய அரசை வற்புறுத்தி ஏற்பாடு செய்யவேண்டும்.

டயர், டியூப்களை அதிகமாகப் பயன்படுத்துவதை அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள்தான். அவைகளைத் தனியார் ஏகபோக முதலாளிகளிடம் அவர்கள் நிர்ணயிக்கின்ற விலைக்குத்தான் வாங்க வேண்டிய துரதிருஷ்டம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. அதை மாற்ற வேண்டும். தமிழகத்திலே கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலே அரசு இரப்பர் தோட்டத்தில் இரப்பர் கிடைக்கிறது. அந்த இரப்பரைப் பயன்படுத்தி டயர், டியூப் தொழிற்சாலை ஒன்றை ஏற்படுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதன் மூலம் இலாபம் ஏற்படுத்த முடியும்.

ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் உற்பத்தி செய்கின்ற தொழிற்சாலைகளை ஏற்படுத்தி, அதிலேயிருந்தும் தேவையான இலாபத்தை ஏற்படுத்திக் கொள்ள முடியும்.

ரூட்டுகளைப் பொறுத்தவரையில், ரூட்டுகளை நேஷனலைஸ் செய்வதைப் போல, டைமிங்குகளையும் நேஷனலைஸ் செய்ய வேண்டும். காம்படிஷன் என்பது அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு இடையிலேயும் ஏற்படும் நிலை இருக்கிறது. ஆகவே, எந்தெந்த நேரத்திலே எந்தெந்த ரூட்டுகளிலே எநதெந்த பஸ் போக வேண்டுமோ அந்த முறையிலே செய்ய வேண்டும்.

திரு. எஸ். சிவராமன் : பேரவைத் துணைத் தலைவரவர்களே, சட்ட மன்றத்திலே காங்கிரஸ் கட்சி இரண்டாவது பிரதான எதிர்க்கட்சியாக இருக்கிறது. எங்கள் கட்சியில் 31 சட்ட மன்ற உறுப்பினர்கள் இருக்கிறோம். ஆனால் காந்தி-காமராஜ் தேசீய காங்கிரஸ் கட்சியில் 3 பேர்கள் இருந்தாலும், குடியரசுக் கட்சியில் ஒருவர் இருந்தாலும், அவர்கள் தினமும் இந்தச் சட்டமன்றத்திலே பேசுவதற்கான வாய்ப்பு இருக்கிறது. ஆனால் நாங்கள் இரண்டாவது பிரதான எதிர்க்கட்சியாக இருந்தாலும் பேசுவதற்குத் தினம் 10 நிமிஷங்கள்தான் கொடுக்கப்படுகிறது. ஏன் கூடுதலாகக் கொடுக்கவில்லை என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : உங்கள் கட்சித் தலைவரை இது பற்றி அலுவல் ஆய்வுக் குழுவில் சொல்லச் சொல்லுங்கள்.

(முற்பகல் 11-30)

திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன் : பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, ரேஷனலைசேஷன் ஆப் டைமிங்ஸ் அன்டு ரூட்ஸ் என்பது மிக முக்கியமான தேவை. எந்தெந்த பேருந்து வழித்தடங்களில் அரசு பேருந்துகளை விட முடியாமல் இருக்கின்றதோ, அந்த வழித்தடங்களில் சிறு பஸ் ஆபரேட்டருக்கு உரிமம் கொடுத்து பஸ் விடுவதற்கு வசதி செய்து கொடுத்து அந்தப் பகுதி மக்களுடைய தேவையைப் பூர்த்தி செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து, கட்டணம் ஃபேர் ஸ்டரக்சரைப் பொறுத்த வரையில் ரேஷனலைஸ் பண்ண வேண்டும். தற்போது கூட்டப் போவதில்லை, ஆனால் கூட்டப்படும் நிலை இருக்கின்றது என்று சொல்லப்பட்டிருக்கின்றது. இன்றைக்கு மக்களுடைய பர்ச்சேஸ் பலருக்கு அதிகமாக இருக்கிறது என்பதைக் கணக்கில் எடுத்துக் கொண்டு அந்தக் கட்டணத்தைக் கூட்டக் கூடாது என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து, சென்னை, மதுரை, கோவை போன்ற பெரு நகரங்களிலே இரவுப் பேருந்துகளை ஓட்ட வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். நகரங்களில் பாப்புலேஷன் அதிகரித்துக் கொண்டு வருகிறது. அதன் காரணமாக சிட்டி சபர்ன் பகுதியிலே உள்ள மக்கள் இரவு நேரங்களில் ஆஸ்பத்திரிக்கு வருவதற்கு, டாக்சிகள் டிப்பண்டு பண்ணுவது அவ்வளவு சுலபமான விஷயம் அல்ல. எனவே பம்பாயைப் போல இரவு நேரங்களில் பேருந்துகளை விட வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அட்வர்டைஸ்மென்டு வழியாக அரசுக்கு வருவாய் வரக் கூடிய ஏற்பாடுகளைச் செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இன்றைக்கு தனியார் ஒர்க் ஷாப்புகளுக்கு ஏஜன்சி விட்டு பாடி கட்டும் நிலை இருந்து கொண்டிருக்கிறது. நமக்கும் பாடி பில்டிங் ஒர்க் ஷாப் இருக்கின்றது. அதைப் பயன்படுத்தி நாமே பாடி பில்டிங் வேலையை எந்த அளவுக்கு செய்ய முடியுமோ அந்த அளவுக்கு செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

ஆம்னி பஸ்களை அனுமதிக்கக் கூடாது என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அதற்கு மேலே குட்ஸ் ட்ரான்ஸ்போர்ட் கழகத்தில் சரக்குகளை பேருந்துகள் அதிகமாக விட்டு ஏற்றிச் செல்லும் நிலை இருக்குமானால் அதிகமான வருவாய் கிடைக்க வாய்ப்பு இருக்கும்.

அடுத்து, நஷ்டம் ஏற்படுகிற நேரத்தில் அதைச் சரிக் கட்ட வேண்டும். இது குறித்து ஒன்றிரண்டு சொல்ல விரும்புகிறேன். 19-ந் தேதி ஒரு நாள் வேலை நிறுத்தம் ஏற்பட்டது. லட்சக் கணக்கான ரூபாய்களை செலவு செய்து அந்த வேலை நிறுத்தத்தை உடைக்க செலவிடப்பட்டது. அப்படிப்பட்ட செலவுகளை எல்லாம் தவிர்க்க வேண்டும். பாதுகாப்புப் படை என்று ஒன்றை ஏற்படுத்தி அவர்களுக்கு ஃப்ரியாக எங்கு வேண்டுமானாலும் போகலாம் என்று அனுமதிக்கப்பட்டது. இப்படிப்பட்ட நிலைமைகளை நாம் அனுமதிக்கக் கூடாது என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். பல பேருந்துகளில் வேலையே செய்யாமல் அட்டென்டன்ஸ் போடப்படுகின்றது என்ற தகவல் கிடைத்திருக்கிறது. இந்த நிலை போக்கப்பட வேண்டும். பின் அதிகமான

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
TRUTH ALONE TRIUMPHS

புரமோஷன் கொடுத்து அதிகமான அளவில் செக்கிங் இன்ஸ்பெக்டர்களைப் போட்டு நஷ்டம் ஏற்படாதவாறு இலவசப் பயணத்தைத் தடுக்க பார்த்துக் கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். பழி வாங்கல், இட மாற்றங்கள் தவிர்க்க வேண்டும்.

இன்றைக்கு விபத்துக்கள் அதிகமாக நடக்கின்றன. லாரிகளின் வேகத்தைக் கட்டுப் படுத்த வேண்டும். அது மட்டுமல்ல; அந்த லாரிகளில் ஓட்டுகின்ற டிரைவர்கள் பல மணிநேரம் சேர்ந்தாற்போல் ஓட்டுவதால் இப்படிப்பட்ட விபத்துக்கள் ஏற்படுகின்றன. அரசு திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் இருப்பதைப் போல 6 மணி நேரத்திற்கு மேல் ஒரு டிரைவர் ஓட்டக் கூடாது என்று சொல்ல வேண்டும். அதற்காக சட்டம் வேண்டுமானாலும் கொண்டு வர வேண்டும். இன்றைக்கு விபத்துக்களிலே இறந்தவர்களுக்கு ஆயிரம் ரூபாய்கள் கொடுக்கப்படுகின்றன. அந்த உதவித் தொகையை உயர்த்திக் கொடுக்க முடியுமா என்பதைப் பரிசீலிக்கக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து, மெயின்டனன்ஸ் மிகவும் மோசமாக இருக்கின்றது. ஏற்கனவே இருக்கின்ற தொழிலாளர்களுடைய எண்ணிக்கையே மிகவும் கம்மி. அதற்கும் மேலே அவர்களுக்கு அதிகமான வேலை கொடுக்கப்படுகின்றது. அதன் காரணமாக மெயின்டனன்ஸ் மோசமாக ஆகிறது என்பதைச் சொல்லிக் கொள்கிறேன். அதற்காக கேசுவல் லேபர் தொழிலாளர்கள் எண்ணிக்கை அதிகம். அவர்களை ஸ்திரப்படுத்தும் நிலை ஏற்படுத்த வேண்டும். அவர்களுக்கு ஆக்குபேஷனல் பேசிசிலே வேஜசும் மற்ற எல்லா சலுகைகளும் அளிக்கப்பட வேண்டும். சர்வீஸ் கண்டிஷன் ஒரே மாதிரியாக வைக்கப்பட்டிருக்கின்றது என்று சொல்லப் படுகின்றது. 'லாங்குவிட்டி பேசிசி'லே உள்ள ஸ்கீம்களிலே கூட ஒரே மாதிரியாக உள்ள ஊதியம் கொடுக்கப்படுகிறது கிடையாது. அந்த வேஜஸ் இன்று பல டிரைவர்களுக்கும் கேசுவல் லேபரருக்கும் கொடுக்கப்படாத நிலை. அது மாற்றப்பட வேண்டும். இன்றைக்கு 20 ரூபாய் வாங்குகின்ற டிரைவர்களும் இருக்கிறார்கள். 10 ரூபாய்க்குக் குறைவாக வாங்கும் டிரைவர்களும் இருக்கிறார்கள். அதே போல 90 நாளைக்கு மேலே திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே தொழிலாளர்களை வேலைக்கு வைக்காமல் இருக்கும் நிலை இருக்கின்றது. இப்போது தொழிலாளர்கள் நிறைய தேவைப்படுகிறார்கள். ஆனால் அங்கே ஏற்கனவே வேலை செய்து கொண்டிருந்தவர்களை நீக்கி விட்டு புதிய ஆட்களை வேலைக்கு வைக்கிறார்கள். அங்கே ஏற்கனவே இருந்தவர்களை தொடர்ந்து வேலை செய்ய அனுமதிக்கப்பட வேண்டும் என்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அதே போன்று அவர்களைப் பொறுத்த வரையில் சட்ட ரீதியாக பல சலுகைகள் கொடுக்கப்படாமல் இருக்கிறது. அதைப் பொறுத்த அளவிலே , ஏற்கனவே போடப்பட்டிருந்த

ஜி.ஓ. 378-ஐ அமுல் படுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். மெடிகல் வசதிகளைப் பொறுத்த வரையில், அதிகமாக இந்த வசதிகளை செய்து கொடுக்கக்கூடிய முறையிலே ஒவ்வொரு கழகத்திற்கும், ஒவ்வொரு பெரிய ஆஸ்பத்திரியையும், எல்லா டெப்போக்களிலேயும், ஒவ்வொரு டிஸ்பென்சரி ஏற்படுத்தித்தர வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதே போல் மெடிகல் சர்ட்டிபிகேட்டுக்கள், அதாவது மெடிகல் ட்ரீட்மென்டுக்கான சர்டிபிக்கேட்டுகள் கொடுப்பதிலே பல பிரச்சினைகள் இருக்கின்றன. அதே போல் கேண்டின் வசதிகள் சென்ற வருடத்திலே மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் இங்கே கொள்கைக் குறிப்பிலே சொன்னார்கள். இன்னும் பல இடங்களிலே கேண்டின் ஏற்படுத்தவே இல்லை. தந்தை பெரியார், கட்டபொம்மன் போன்ற பல பெரிய கழகங்களிலே 100, 200 தொழிலாளர்கள் வேலை செய்யக் கூடிய, பல பணிமனைகளிலே இந்த கேண்டின் வசதி இன்னும் செய்து தரப்படவில்லை. எனவே இந்த கேண்டின் வசதிகளை அமுல்படுத்த ஆவன செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதேபோல் கன்ஸ்ூயூமர் பிரைஸ் ஷாப் ஏற்படுத்த வேண்டும். விலைவாசியால் பாதிக்கக் கூடிய தொழிலாளர்களுக்கு இந்த மாதிரியான கன்ஸ்ூயூமர் பிரைஸ் ஷாப் ஏற்படுத்தித் தர வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அதேபோல், தொழிலாளர்களுக்கு வீடு கட்டிக் கொடுப்பதிலே சிரமம் இருக்கிறது என்று சொல்கின்ற நேரத்திலே, அதிகமான வீடுகளைக் கட்டிக் கொடுக்க நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும். ஆகவே மத்திய அரசை இந்த விஷயத்தில் இருக்கக் கூடிய தொழிலாளர் அவுசிங் ஸ்கீமை இம்பிளிமென்ட் செய்வதன் மூலமாகவோ அல்லது அவுசிங் டெவலப்மென்ட் போர்டு வழியாகவோ, தொழிலாளர்களுக்கு வீடு கட்டிக் கொடுப்பதற்கான நடவடிக்கைகள் எடுக்க வேண்டும். இன்னும் சில கழகங்களிலே கொடுக்கப்படுகிற எஜூகேஷன் கன்சஷன் எல்லாக் கழகங்களிலே இருக்கக் கூடிய தொழிலாளர்களுக்கும் கொடுக்க வழி செய்ய வேண்டும்.

அதே போல், இன்றைக்கு மாணவர்களுக்கு கன்சஷன் குறித்த இடங்களிலே கொடுக்கப்படுகிறது. எல்லா மாவட்டங்களிலேயும் உள்ள மாணவர்களுக்கும் கொடுக்க வேண்டுமென்று ஒரு கோரிக்கை இருக்கிறது. ஆகவே உடனடியாக எல்லா இடத்திலேயும் இதை அமுலாக்க முடியாவிட்டாலும் கூட, கோயம்புத்தூர், திருச்சி, மதுரை போன்ற இடங்களிலே ஒரு முதல் கட்ட நடவடிக்கையாக அமுலாக்க வேண்டுகிறேன். (மணி அடிக்கப்பட்டது) பல இடங்களிலே, 8 மணிக்கு மேல் 16 மணிகள் வரையில் தொழிலாளர்களை வேலை வாங்கக் கூடிய ஒரு நிலைமை இருக்கிறது. அதைத் தவிர்க்க வேண்டும், இப்போது பைபர்கேஷன் ஆப் கார்ப்பரேஷன் என்று ஒன்று ஏற்பட்டு

இருக்கிறது. கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பொறுத்த வரையில் நான் ஒன்றைச் சொல்கிறேன். 382 பேருந்துகள் இருந்தன, ஆனால், இப்போது இந்தக் குமரி மாவட்டத்திலே, ஏற்படுத்தக் கூடிய கழகத்திற்கு 324 என்றுதான் சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. அது சரியல்ல. எனவே, 400 பஸ்கள் ஒதுக்கப்பட்டால்தான் அவர்கள் ஒரு வயபிள் கார்ப்பரேஷனாக மாறுவதற்கு வசதியாக இருக்கும் என்று நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அதே போல், பொது மக்களைப் பொறுத்தவரையில், பஸ் நிலையத்திலே, ரிடையரிங் ரூம்ஸ் ஏற்படுத்தப்பட வேண்டும். அவர்களுக்கு எந்தவிதமான வசதிகளும் இல்லாமல் இருக்கிறது. திருச்சி, மதுரை போன்ற நகரங்களிலே அப்படிப்பட்ட நிலைமை இருக்கிறது. அதே போல், காசு கொடுத்தால்தான் லெட்ரினை உபயோகப்படுத்தக் கூடிய ஒரு சூழ்நிலை இருக்கிறது. அது சரியல்ல. பொது மக்களுக்கு இலவசமாக உபயோகப்படுத்தக் கூடிய லெட்ரின்களை ஏற்படுத்தித் தர வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அதற்கு மேலே, காசு கொடுத்து லெட்ரின் போக தனியாக ஒன்று வைத்துக் கொள்ளலாம்.

அதே போல் பேருந்துகள் நிற்கக் கூடிய இடங்களிலே நல்ல உணவு வசதிகள் இல்லை. எனவே அந்த மாதிரி இடங்களிலே உணவு வசதிகளை ஏற்படுத்தித் தர வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். வணக்கம்.

திரு. சி. கேசவ ஆதித்தன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களால் கொண்டு வரப்பட்ட இந்த மானியத்தின் மீது பேச வாய்ப்பு கொடுத்தமைக்கு என்னுடைய நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். இன்றைய தினம் இந்திய நாட்டிலே தமிழகத்திலேதான் போக்குவரத்து நல்ல முறையில் செயல்பட்டு வருகிறது என்பதை மற்ற மாநிலங்களிலேயிருந்து வருகின்ற வாகனங்களைப் பார்த்தாலே தெரியும். அந்த வகையில் நாம் பெருமைப்படலாம்.

அடுத்தபடியாக, கடந்த காலங்களிலே, நமது அரசு நிறுவனங்களைச் சேர்ந்த வாகனங்கள் இங்கிருந்து திருநெல்வேலிக்குப் போகும் வழியில் குறைந்தது, 10 வாகனங்களாவது பழுதடைந்த நிலைமையை நாம் பார்க்கலாம். ஆனால், இப்போது அப்படிப்பட்ட வாகனங்களைப் பார்க்க முடியாது. இப்படிக் காரணமின்றி நல்ல முறையிலே பழுதுபார்க்கப்பட்டு, கண்காணிக்கப்பட்டு வருகின்றது. சென்னையிலே இருந்து திருச்செந்தூருக்குச் சென்றாலும் இதே நிலைமைதான். இப்போது போக்குவரத்து வாகனங்கள் சரியான நேரங்களில் புறப்பட்டு, சரியான நேரங்களுக்குச் செல்கின்றன. அரசு வாகனங்களில், டயர் பழுது

பட்டால், தனியார் வாகனங்களைப் போல் நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும். அரசு வாகனங்களுக்குப் போட்டியாக டூரிஸ்ட் வண்டிகள் என்ற பெயரால் ஓட்டுகின்ற வண்டிகளைத் தடை செய்ய வேண்டும்.

(முற்பகல் 11–40)

எழும்பூர் இரயில் நிலையத்தில் மாலை நேரத்தில் சென்றால் அங்கே உள்ள ஏஜெண்டுகள், நாம் வேறு எங்காவது சென்றாலும்கூட, மதுரைக்குப் போகிறீர்களா, திருச்சிக்குப் போகிறீர்களா, பழனிக்குப் போகிறீர்களா என்று நம்மை வழிமறித்து அழைக்கிறார்கள். அதேநேரத்தில் அங்கே போகிறவர்களுக்கும் இடையூறு ஏற்படுத்தி, இதர சாலைப் போக்குவரத்திற்கும் இடையூறு ஏற்படுத்தி, எழும்பூர் இரயில்வே நிலையம் முன்னால் டூரிஸ்ட் வண்டிகளை நிறுத்தி வைத்து அங்கு பாட்டுக்களை, 'கேசெட் ரிக்கார்டு' களைப் போட்டு சத்தம் எழுப்பிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். ஒரே சத்தமாக இருக்கிறது.

அதைப்போல திருநெல்வேலி நகராட்சி பஸ் ஸ்டாண்டிலும், கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழக பஸ் ஸ்டாண்டிலும், அங்கிருந்து குறுகிய தூரம் செல்லுகின்ற பஸ்களிலும், குறிப்பாக நாராயணன் கம்பெனி பஸ்களில் டேப் ரிக்கார்டுகளைப் போட்டு பயணிகளைக் கவருகிறார்கள். அதனால் கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழக வாகனங்களுக்கு வசூல் குறைந்து, பாதிக்கப்படுகிறது.

அடுத்தபடியாக சென்னையில் இருந்து செல்லுகின்ற திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழக பேருந்துகளில் நாம் சென்றால் பார்க்கலாம். அந்த டிரைவர்கள் அவர்கள் இஷ்டப்படி வண்டிகளை காப்பி, டீ சாப்பிட நிறுத்தி விடுகிறார்கள். அதனால் பிரயாணிகளுக்கு அசௌகரியங்கள் ஏற்படுகின்றன. அவர்கள் இஷ்டப்பட்ட இடங்களில் எல்லாம், விழுப்புரத்தில், அருப்புக்கோட்டையில், தொழுதூரில் — இதுபோன்ற பல்வேறு இடங்களில் பேருந்துகளை நிறுத்துகிறார்கள். அப்படிப் பட்ட இடங்களில் அவர்கள் நிறுத்தும்போது அங்கே சௌகரியமான ஓட்டல்கள் இல்லை. ஆகவே, அந்த இடங்களில் இரயில்வே நிலையங்களில் கேன்டீன் வசதி செய்து கொடுத்திருப்பதைப் போல நல்லமுறையில் கேன்டீன் வசதி செய்து கொடுக்க ஏற்பாடு செய்து கொடுத்து, அந்த இடத்திலே சற்று ஓய்வு எடுத்து செல்லக்கூடிய முறையில் ஏற்பாடு செய்து கொடுத்தால நன்றாக இருக்கும்.

1982 மார்ச் 24] [திரு. கேசவ ஆதித்தன்]

முன்பெல்லாம் திருவள்ளுவர் பேருந்தில் இரவு 12 மணி வரையில் ஒரு டிரைவரும், 12 மணிக்குமேல் காலை 5 மணி வரையில் வேறு ஒரு டிரைவரும் என்று டிரைவர்களை மாற்று வார்கள். இப்போது இரவு 12 மணிக்கு மேலேயும் ஒரே டிரை வர்தான் போகிறார். அதனால் சில விபத்துக்கள் ஏற்பட வாய்ப்பு இருக்கிறது. ஆகவே, இரவு நேரத்தில் இரண்டு டிரைவர்களைப் போட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து என்னுடைய தொகுதியாகிய திருச்செந்தூரில் திரு வள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு ஒரு டிப்போ அமைக்க வேண்டும். அதற்கு வேண்டிய இட வசதியை செய்துகொடுக்க நான் தயாராக இருக்கிறேன் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள் கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகத் தில் டவுன் பஸ் போக்குவரத்தை நல்லமுறையில் செய்திருந்தா லும், இந்த டவுன் பஸ்களில் குறைந்த கட்டணம் இருப்பதால் அங்கே இருக்கிற மக்கள் எல்லா கிராமங்களுக்கும் டவுன் பஸ் வேண்டுமென்று கேட்கிறார்கள். ஆகையால் திருச்செந்தூரை மைய இடமாகக் கொண்டு, அங்கிருந்து 30 கிலோ மீட்டர் தூரத்தில் இருக்கிற கிராமங்களுக்கு எல்லாம் டவுன் பஸ்விட ஏற்பாடு செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இதற்கு முன்னால் போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சராக மாண்புமிகு திரு. பொன்னையன் அவர்கள் இருக்கும்போது உடன் குடியை மையமாக வைத்து டவுன் பஸ் விடப்படும் என்று வாக் குறுதி அளித்தார்கள். ஆனால் இன்றுவரையில் டவுன் பஸ் விடவில்லை. அதற்கு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து ஒரே ஒரு விஷயத்தைச் சொல்லி முடித்துக் கொள்கி றேன். நாகர்கோவிலுள்ள ஜெனரல் மானேஜர், கண்டக்டர் களிடமிருந்தும் டிரைவர்களிடமிருந்தும் அப்பாயின்ட்மெண்டுக்குப் பணம் வாங்குகிறார் என்று ஏராளமான புகார்கள் வருகின்றன. மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் அதைக் கவனிக்க வேண்டு மென்று கேட்டு முடித்துக் கொள்கிறேன். வணக்கம்.

திரு. ஜி. கே. சுப்பிரமணியன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரவர்களே, போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பொறுத்தவரையில் முன்பெல்லாம் போக்குவரத்துக் கழகத்தை சோம்பேறித்தனத்திற்கு ஒப்பிட்டுப் பேசிய காலமாக இருந்தது.

[திரு. ஜி. கே. சுப்பிரமணியன்] [1982 மார்ச் 24

ஒருவரைப் பார்த்து எங்கே போய் வருகிறாய் என்று கேட்பார்கள். பதில் சொல்வதற்கு முன்னாலே அவன் தாமதமாக வருவதைக் குறிக்கின்ற வகையில் ஸ்டேட் பஸ் மாதிரி வரர்தே என்று சொல்வது வழக்கம். ஆனால் இன்றைக்கு அந்த நிலைமை மாறி, ஒருவனுடைய வேகத்தைக் குறிக்கும் வகையில், அவன் பல்லவன் போல் போகிறான், சேரன் போல் போகிறான் என்று சொல்கின்ற அளவுக்கு இருக்கிறது. அந்த அளவுக்கு இந்த அரசு போக்குவரத்தில் நல்ல வளர்ச்சியைக் காட்டிக் கொண்டிருக்கிறது.

அது மட்டுமல்ல, நம்முடைய மாண்புமிகு உறுப்பினர் ஹேமச்சந்திரன் அவர்கள் ஒன்றைக் குறிப்பிட்டார்கள். போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு இதுவரை இல்லாத அளவுக்கு அவசியமான சாதனங்களை எல்லாம் வாங்கிக் கொடுத்து, ஆங்காங்கே டிப்போக்களையும் ஏற்படுத்திக் கொடுத்தது இந்த அரசுதான் என்பதை அவர்களுக்குத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அது மட்டுமல்ல. 1980 முதல் சம்பள விகிதத்தைத் தொழிலாளர்களுக்குக் கூட்டிக் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அவர்களுடைய சலவை அலவன்சை 6 ரூபாயிலிருந்து 8 ரூபாயாக உயர்த்திக் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அதைப்போல திருமணக் கடனைப் பொறுத்தவரையில் அந்தத் தொழிலாளர்களுடைய மகனாக இருந்தால் 1000 ரூபாயும், மகளாக இருந்தால் 1500 ரூபாயும் வழங்க ஏற்பாடு செய்து கொடுத்திருக்கிறார்கள்.

அதைப்போல உடல் ஊனமுற்றவர்களுக்கு 50 சதவீதம் கடனாகவும் 50 சதவீதம் மானியமாகவும் கொடுத்து, அவர்களுக்கு மூன்று சக்கர வண்டிகளை வாங்கிக் கொடுக்க ஏற்பாடு செய்திருக்கிறார்கள்.

சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் கூட அந்த வசதியைப் பெறவேயில்லை. தங்களுடைய துணைவியாரைத்தான் கூட்டிச் செல்ல முடியும். ஆனால் தொழிலாளர்கள் 5 பேர் கொண்ட தங்கள் குடும்பத்துடன் தமிழ் நாடு முழுவதும்—திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகம் தவிர—மற்ற பேருந்துக் கழகப் பேருந்துகளில் இலவசமாகப் பயணம் செய்ய முடியும். இப்படிப் பல வகைகளில் தொழிலாளர்களுக்குச் சலுகை கொடுத்து இருக்கும் போக்குவரத்துக் கழக நிர்வாகத்தை மேற்கொண்டு இருக்கும் மாண்புமிகு போக்குவரத்து அமைச்சர் அவர்களிடத்தில் பணிவான வேண்டுகோள் ஒன்றை வைக்க விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு உறுப்பினர் கேசவ ஆதித்தன் அவர்கள் கூட பேருந்துகளில் டேப் ரிக்கார்டர்கள் சரிவர பணிசெய்யவில்லை என்று சொன்னார்கள். நான் வருகின்றபோது, விழுப்புரத்திற்குப் பக்கத்திலே ஒரு பாசஞ்சர் தடுமையாக இதற்காகச்

1982 மார்ச் 24] [திரு. ஜி. கே. சுப்பிரமணியன்]

சண்டை போட்டார். அதிலே இருந்த டேப் ரிக்கார்ட்டர் பழுது அடைந்து இருந்தது. எவ்வளவோ சொல்லியும் அவர் ஒப்புக் கொள்ளவில்லை. பிறகு நானே எழுந்து, விழுப்புரத்தில் இருந்து ஏறத்தாழ தாம்பரம் வரையில் 10–15 பாடல்களை பாடிக்கொண்டு வந்து நிலைமையைச் சமாளிக்கும் நிலைமை எனக்கு ஏற்பட்டது.

அதுமட்டுமல்ல, பாடல்களில் பெரும்பாலும்—'வாடி என் கப்பக்கிழங்கே' என்பது போன்று இருப்பதால், ஓட்டுனர்களின் கவனம் திருப்பப்பட்டு, அதன் காரணமாக சில சம்பவங்கள் ஏற்பட்டு விடுகின்றன. எனது பணிவான வேண்டுகோள் ஒன்றை இந்த நேரத்தில் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன். அரசு என்னதான் விரைவாகத் திட்டங்களைத் தீட்டி நாட்டு மக்களுக்கு நன்மை செய்ய வேண்டும் என்று விரும்பினாலும், பாப்புலேஷன் கன்ட்ரோல் அவசியம் தேவைப்படுகிறது. குடும்பக் கட்டுப் பாடு அவசியம் தேவைப்படுகிறது. இந்தக் குடும்பக் கட்டுப் பாடு பிரச்சாரங்களை பஸ்ஸிலே எழுதி வைத்து விட்டால் மட்டும் போதாது. அதைப் பாடல்கள் மூலமாக விளம்பரப்படுத்த வேண்டும்.

உதாரணமாக, ஒரு பாடல் டேப் ரிக்கார்டரில் ஒலித்துக் கொண்டு இருக்கிறது என்று வைத்துக்கொள்வோம். நான் வரும் போதுகூட ஒரு பாடல்—பட்டுக்கோட்டை கலியாணசுந்தரம் அவர்கள் எழுதியது—பேருந்தில் இருந்த டேப்ரிக்கார்ட்ரில் பாடிக் கொண்டு இருந்தது. அந்தப் பாட்டில் இரண்டு அடிகள் கேட்ப தற்கு இனிமையாக இருந்தது. அதைப் பாடிக்காட்டுகிறேன்.

"ஆளும் வளரணும், அறிவும் வளரணும்—அதுதாண்டா வளர்ச்சி, உன்னை ஆசையோடு ஈன்றவளுக்கு அதுவே நீ தரும் மகிழ்ச்சி, நாளும் ஒவ்வொரு கானம் தரும் பாடல் தரும் பயிற்சி உன் நரம்போடு தான் பின்னி வளரணும் தன்மான உணர்ச்சி"

அந்த வாக்கியம் முடிந்தவுடன் சொல்ல வேண்டும்—ஆமாம், ஆளும் வளரணும், அறிவும வளரணும் அந்த வகையில் அளவான குடும்பத்தை நாம் காப்பாற்றித் தர வேண்டும், என்று போட வேண்டும். இப்படிப்பட்ட முறையில் அந்த டேப் ரிக்கார் டரில் குடும்பக்கட்டுப்பாடு பற்றிய பாடல்களைப் போடலாம், விளம்பரங்களைச் செய்யலாம். அந்தப் பாடல் முடிந்தவுடன் கோபால் பல்பொடி போன்ற விளம்பரங்கள் ரேடியோவில் கொடுப்பது போல், இங்கே பேருந்துகளிலும்—இப்படிப்பட்ட விளம்பரம் கொடுக்கலாம். "ஆளும் வளரணும் அறிவும் வளரணும்" என்றால் நீங்கள் குடும்பத்தைப் பாதுகாப்பாக, கட்டுப்பாடாக வைத்துக் கொள்ள வேண்டும் குடும்பக் கட்டுப் பாட்டை மறந்து விடாதீர்கள்" என்று சொல்லி, உடனே அந்தப் பாட்டையும்—ஆளும் வளரணும் அறிவும் வளரணும்" என்று தொடர்ந்து போட வேண்டும். இப்படிப் பயன் உள்ள

வகையில் அந்தக் குடும்பக் கட்டுப்பாடு பிரச்சாரம் செய்யலாம். இன்னும் சொல்லப் போனால், தனியார் நிறுவனங்களின் விளம்பரங்களையும் அந்த டேப்ரிகார்டர் நாடாவில் பதிவு செய்து போடலாம். அதனால் விளம்பரம் கிடைக்கிறது. விபரம் மக்களுக்குச் சொல்லப்படுகிறது. அரசுக்கும் வருமானம் வருகிறது. ஆகவே, அப்படிப்பட்ட நடவடிக்கைகளை அரசு எடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். (குறுக்கீடு) தலைவலி வராது. மாண்புமிகு கிருஷ்ணமூர்த்தி அவர்களுக்கு வேண்டுமானால் தலைவலி வரலாம். தலைவலி வராத அளவிற்கு கவர்ச்சிகரமான அந்த விளம்பரங்கள் அமைய வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். ஒருவேளை 'ஏன் பிறந்தாய் மகனே, ஏன் பிறந்தாயோ' என்று போட்டால் தலைவலி வரக்கூடும். குழந்தைகளுக்கு அறிவுரை சொல்லுகின்ற வகையிலும், அளவான குடும்பம் தேவை என்கிற வகையிலும் அந்த விளம்பரங்கள் அமைக்கப்பட்டு, அந்த டேப்ரிக்கார்டரில் போடவேண்டும் என்று சொல்லிக் கொள்கிறேன்.

அதைப்போலவே, மதுவிலக்குச் சம்பந்தப்பட்ட பிரச்சாரங்களையும் இப்படிப்பட்ட விளம்பரங்கள் மூலம் செய்யவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

கிராமப்புறங்களில் இருந்து வருகிற பள்ளி மாணவர்களுக்குப் பெரும்பாலும் பஸ்களில் இடம் அளிப்பது இல்லை. அதனால் அவர்கள் நேரத்திற்கு பள்ளிகளுக்கு வந்து சேர முடிவது இல்லை. உதாரணமாக, பவானிசாகரில் இருந்து கோபிச்செட்டிபாளையம் வந்து படிக்க வேண்டும் என்று சொன்னால், அந்த கிராமப்புற மாணவர்களுக்கு பஸ்ஸில் இடவசதி கிடைப்பது இல்லை. ஆகவே, எவ்வளவு கூட்டமாக இருந்தாலும், மாணவர்களுக்கு இடம் இல்லை என்று சொல்லும் நிலைமை இருக்கக் கூடாது என்கிற வகையில் அரசு உத்தரவிட வேண்டும் என்று கேட்டுகொள்கிறேன்.

இப்படிப் பல்வேறு வகைகளில் வளர்ந்து வரும் பேருந்துக் கழகங்களில் பணிபுரிந்து வரும் தொழிலாளர்கள் நிலை குறித்தும் என்னுடைய வேண்டுகோளை இங்கே வைக்கிறேன். எந்த மனிதனும் தவறு செய்யாமல் இல்லை. தவறு செய்வது சகஜம். ஓட்டுனர்கள், நடத்துனர்கள் சில சமயங்களில் தவறு செய்து விட்டால், அவர்களை சஸ்பென்ட் செய்து விடுகிறார்கள். அதன் காரணமாக 2 வருஷம், 3 வருஷம் என்று ஆனாலும் அவர்களைப் பணிக்கு மறுபடியும் சேர்ப்பது இல்லை. ஆகவே, 6 மாதம் ஆகிவிட்டால் அவர்களை மறுபடியும் பணியில் சேர்த்துக்கொள்ள வேண்டும் என்ற முறையில் விதிகள் கொண்டு வரவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். ஒரு பயணி டிக்கெட் வாங்காமல் இருந்து விட்டால், அதைக் கண்டு பிடிக்கின்ற நேரத்தில், அந்தப் பயணியிடமிருந்து கூடுதலாக இரண்டு ரூபாய் பெற்றுக் கொண்டு அந்தப்

1982 மார்ச் 24] [திரு. ஜி. கே. சுப்பிரமணியன்]

பயணியை விட்டு விடுகிறார்கள். அவனுடைய பைல் அதோடு க்ளோஸ். ஆனால், கூட்ட நெருக்கடியில் அவன் உள்ளே நுழைந்து, திரும்பி வருவதற்குள் ஸ்டேஜ் வந்து விடு கிறது. அந்த நேரத்தில் செக்கிங் வந்து விட்டால், நடத்துனரின் கவனக் குறைவு என்று சொல்லி அவனை வீட்டிற்கு அனுப்பும் நிலைமை இருக்கிறது. அவன் இதனால் 1 வருஷம் இரண்டு வருஷம் என்று சஸ்பென்ட் செய்யப்பட்ட நிலைமையிலேயே இருக்க வேண்டியிருக்கிறது. அதன் காரணமாக அவன் குடும்பம் மிகவும் பாதிக்கப்படுகிறது.

(முற்பகல் 11-50)

அவர்களுக்கு ஒரு விடுதலை அளிக்கும் பொருட்டு, 6 மாத காலத்திற்குள் விசாரணைகளை முடித்து மீண்டும் அவர் களைப் பணியில் அமர்த்த வேண்டும் என்று நான் இந்த நேரத் தில் கேட்டுக் கொள்கிறேன். (மணியடிக்கப்பெற்றது). ஒரு நிமிஷம் கொடுங்கள், ஐயா. கடைசியாக என்னுடைய தொகுதிக்கு வருவதற்கு முன்பு, எல்லா சட்டமன்ற உறுப்பினர்களின் சார் பாக நான் ஒன்றைக் கேட்டுக் கொள்ள விரும்புகிறேன். சென்ட்ரல் ஸ்டேஷனை விட்டு இறங்கியவுடனே, டாக்சி பிடிக்கும்போது, இன்னும் அந்த டிரைவர்கள் பழையபடியே அதையேதான் செய்துகொண்டிருக்கிறார்கள். நாங்கள் சட்ட மன்ற விடுதிக்குப் போகவேண்டும் என்று கேட்டால், நான் வேறொரு இடத்திற்குப் போகிறேன், அந்த வழியாக வருவதா னால் வாருங்கள் என்று சொல்கிறார்களே தவிர நாம் கூப்பிட்ட இடத்திற்கு வருவது கிடையாது. எவ்வளவுதான் அவர் களுக்குக் கட்டணவிகிதத்தை உயர்த்திக் கொடுத்தாலும், மீட்ட ருக்கு மேல் 1.20 பைசா என்று வைத்து வாங்காமல் அவர்கள் இருப்பதும் இல்லை. அதேபோல திரும்பிப் போகும்போது 10 மணிக்கு சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் ரெயிலைப் பிடிக்க வேண்டும் என்றால், அல்லது ஹாஸ்டலுக்குப்போக வேண்டும் என்றால் அந்த நேரத்திலேதான் தகராறு செய்கிறார்கள். ஆயிரம் விளக்கு போகலாம் என்று சொல்கிறார்கள். நாம் ரெயிலைப் பிடிக்கப் போகவேண்டும் என்று சொன்னால், ரெயில்வே ஸ்டேசன் இருக்குமிடத்திற்குதான் போக வேண்டும். ரெயில்வே ஸ்டேஷனை வேறு இடத்திற்கு மாற்றிக்கொள்ள முடியாது. ஆகவே மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் சம்பந்தப்பட்ட தொழிற் சங்கத் தலைவர்களோடு கலந்து பேசி, இது குறித்து ஒரு முடிவுக்குக் கொண்டு வரவேண்டுமாய் கேட்டுக் கொள்கிறேன். இல்லையென்றால் எதற்கெடுத்தாலும் ஸ்டிரைக் செய்கிறார் கள். 4, 5 நாட்களுக்கு பஸ், டாக்சி போன்றவை ஓடாமல் இருக்கிறது. ஆகவே இதற்கென்று ஒரு கமிட்டி போட்டு ஆய்வு செய்து, இந்தச் சூழ்நிலையை மாற்ற வேண்டும் என்று இந்த நேரத்திலே அனைத்து சட்டமன்ற உறுப்பினர்களின் சார்பாக வும் கேட்டுக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அடுத்து என்னுடைய தொகுதியிலே வண்டிப்பாளையம், மடிப்பானூர் பகுதியிலேயிருந்து வண்டிகளை விடுவதற்கான சில கோரிக்கைகளை வைத்திருந்தேன். சிலநேரங்களில் பேருந்துகளை விடுவதற்காக, தலைமைப் பொறியாளர் வந்து, அந்த இடத்தைப் பார்க்கிறபோது, அந்த இடத்திலே சாலை சரியாக இல்லை என்றால், அதைச் சரிப்படுத்தித் தாருங்கள் நாங்கள் வண்டிகளை விடுகிறோம் என்று சொல்கிறார்கள். அந்தப் பணிகள் குறித்து அவர்கள் சம்பந்தப்பட்ட பேரூராட்சி ஆணையாளருக்குக்கடிதம் மூலம் தெரிவித்தால், அந்த சாலை சீரமைப்புப் பணி இன்னும் துரிதமாகச் செயல்படவசதி செய்ததாக அமையும். அப்படிப் பார்க்கிறபோது இன்றைக்கு பட்டி தொட்டிகளிலெல்லாம், ஏறத்தாழ 3 ஆண்டுகளுக்குள் 7 ஆயிரம் பஸ்களை விட்டு மக்களுக்கு நன்மைகள் பல செய்திருக்கிற மாண்புமிகு போக்குவரத்துத்துறை அமைச்சர் அவர்களை இந்த நேரத்திலே நாம் பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறோம். (மணியடிக்கப்பெற்றது) இன்னும் ஒரு நிமிஷம் ஐயா,.....

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: நீங்கள் பாட்டுப் பாட ஆரம்பித்தால், பிறகு அமைச்சர் அவர்கள் பதில் சொல்லும் போது பாட்டுப்பாடித்தான் சொல்லவேண்டி வரும்.

திரு. ஜி. கே. சுப்பிரமணியன்: நிச்சயமாக அமைச்ச பாடுவார் என்று கருதுகிறேன். காரணம் என்னுடைய தொகுதியிலே ஒரு முறை வருகிறபோது..........

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: அமைச்சர் பாடிய பாட்டையே பேருந்துகளில் போடுகிற ஒரு தீர்மானத்தைக் கொண்டு வந்து, அமைச்சரைப் பாடச் சொல்லி, முடித்துக் கொள்ளுங்களேன். (சிரிப்பு).

திரு. ஜி. கே. சுப்பிரமணியன்: துணைத் தலைவர் அவர்களே, பாடுவதை விட கதாகாலட்சேபம் செய்யலாம். ஒரு முறை என்னுடைய தொகுதிக்கு அவர் வருகிறபோது, மக்களுடைய கஷ்டத்தை நேரிடையாகப் பார்க்க வேண்டும் என்பதற்காக, அமைச்சர் அவர்கள் என் தொகுதியில் அவரே பஸ் டிரைவராக உட்கார்ந்து ஓட்டிக்கொண்டு வந்தார். நான் டிக்கெட் கொடுத்தேன், கலெக்டர் பயணியாக அமர்ந்து, அந்தச் சீட்டை வாங்கிய நிகழ்ச்சியை என்னால் இன்னும் மறக்கமுடியவில்லை. காரணம் அவர் அந்தத் தொழிலாளர்களோடு இருந்து பழக்கப் பெற்றவர். ஆக எப்படித் தெருவிலே பாடிக் கொண்டிருந்த ஒருவன் சட்டமன்றத்திற்கு வரும்போது அந்தக் கீழ் மட்டத்தில் இருப்பவர்களுடைய பொருளாதார கஷ்டத்தை உணர்ந்து பேசுகிறாரோ, அந்த அளவுக்குத் தொழிலிலே ஈடுபட்டிருந்த காரணத்தினாலேதான், அந்தத் தொழிலாளர்களுடைய கஷ்டங்களை உணர்ந்து, இன்றைக்கு அவர்களுடைய மத்தியிலே மிகச்

1982 மார்ச் 24] [திரு. ஜி. சே. சுப்பிரமணியன்]

சிறப்பான வளர்ச்சியை ஏற்படுத்திக் கொண்டிருக்கிறார்கள். கடைசியாக ஆங்காங்கே அவர்களுக்கு அசையாச் சொத்துக்களை ஏற்படுத்திக் கொடுத்திருப்பதைப் போலவே, குடியிருப்பு காலனிகளையும் ஏற்படுத்திக் கொடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொண்டு, இந்த மானியத்திலே பேசுவதற்கு வாய்ப்பினை தந்த மாண்புமிகு துணைத் தலைவர் அவர்களுக்கு நன்றி கூறி விடை பெறுகிறேன். நன்றி, வணக்கம்.

திரு. மு. அம்பிகாபதி : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இன்றையதினம் போக்குவரத்து மானியத்தின் மீது இந்திய கம்யூனிஸ்ட் கட்சியின் சார்பில் சில முக்கியமான கருத்துக்களைக் கூற முன் வருகிறேன். 1981 ஆம் ஆண்டு டிசம்பர் மாதம் 31 ஆம் தேதி வரை தமிழகத்தில் ஓடிக்கொண்டிருந்த பேருந்துகள் 12,871 என்றும், அரசுப் பேருந்துகள் அதிலே 7,807 என்றும், 61 சதவீதம் பேருந்துகள் அரசின் மூலமாக இயக்கப்படுகிறது என்றும், இந்தக் குறிப்புகளில் குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது.

ஆனால் இப்படி நாம் இயக்கியும் கூட, நம்முடைய தமிழ் நாடு போக்குவரத்துக் கழகத்தின் அனைத்துக் கார்ப்பரேஷன்களும் சேர்ந்து லாபம் ஈட்ட முடியாத நிலையில் நஷ்டத்தில் ஓடிக்கொண்டிருப்பதாக அறிவிக்கப்பட்டிருக்கிறது. 4, 5 நாட்களுக்கு முன்பு ஒரு கேள்வி ஒன்றுக்கு விடையளிக்கும் போது கூட அமைச்சர் அவர்கள் தெளிவாகக் குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். மாணவர்களுக்கு பஸ் கொடுப்பதன் விளைவாக 4 கோடி ரூபாய் அளவுக்கு நஷ்டம் ஏற்படுகிறது என்று குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். குறிப்பாக நஷ்டம் என்று சொல்கிறபோது, அதில் சில முக்கியமான பிரச்னைகள் அடங்கியிருக்கின்றன. 1972 ஆம் ஆண்டு மார்ச் மாதம் ஒரு டயருடைய விலை 1,128 ரூபாய் 23 காசு. ஆனால் 1981 ஆம் ஆண்டு டயருடைய விலை ரூ. 6,500 ரூபாய். இதிலே மொத்தம் 9 மனோபொலீஸ்.

மானோபலி கம்பெனிகள் டையர் தயாரிக்கின்றன. அவர்கள் டையர் விலையினை உயர்த்துவதைத் தவிர்ப்பதற்காக தமிழக அரசு ஒரு டையர் தொழிற்சாலையை உருவாக்க வேண்டும். 4 கோடி மக்கள் வாழ்கின்ற இந்த நாட்டில், தமிழகத்திலே ரப்பர் கிடைக்கக்கூடிய கன்னியாகுமரி போன்ற மாவட்டப் பகுதிகளில் டையர், ட்யூப் தொழிற்சாலைகளை உருவாக்குவதற்கான நடவடிக்கைகளை எடுக்க வேண்டுமே தவிர ஏகபோக மல்டிநேஷனல் கார்ப்பரேஷன் நிறுவனங்கள் தான் டையர் தயாரிக்கின்ற கம்பெனிகளாக இருக்கின்றனர். அந்தக் கம்பெனிகள் அவர்கள் வைத்ததுதான் விலை என்று சொல்கின்ற முறையிலே விலை நிர்ணயித்திருக்கிறார்கள். அவர்களிடம்தான் நீங்களும் வாங்குகிறீர்கள். அதைத் தவிர்க்கக்கூடிய முறையிலே நமது அரசே அப்படிப்பட்ட ஒரு டையர் தயாரிக்கும் தொழிற்சாலையை உருவாக்க வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து பென்ஸ் சேஸிஸ் தயாரிப்பது ஜெர்மன் கம்பெனி. லேலண்ட் சேஸிஸ் தயாரிப்பது பிரிட்டன் கம்பெனி. இந்தக் கம்பெனிகள் 1975-லே சேஸிஸ் விலை 90 ஆயிரம் ரூபாய் என்று வைத்திருந்தது. ஆனால் இன்றைக்கு அந்த சேசிஸ் விலை 2,03,000 ரூபாய். 1980 ஜூன் மாதத்திலே 1,40,000 ரூபாய். 1981 நவம்பரில் 1,90,000 ரூபாய். 1982 மார்ச்சிலே 2,03,000 ரூபாய். ஆகவே அவர்கள் நினைத்தபடி இந்த விலைகளை உயர்த்திக் கொண்டு போகிறார்கள். மேலும் நமக்குத் தமிழகத்திற்கு 12 ஆயிரம் பேருந்துகள் இன்னும் தேவைப்படும். மொத்தமாக அரசுத்துறை, தனியார் துறை ஆகியவற்றுக்கெல்லாம் சேர்த்து 15 ஆயிரத்திற்கும் மேலே தேவைப்படும். மேலும் மக்களின் தேவைக்கேற்ப 20,000 ஆகவும் மாறலாம். எனவே அரசாங்கமே சேஸிஸ் தயாரிக்கக் கூடிய ஒரு தொழிற்சாலையை தமிழக அரசின் சார்பிலே உடனடியாக உருவாக்க நடவடிக்கைகளை எடுக்க வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன். ஏகபோக முதலாளித்துவத்தை உடைக்கின்ற முறையிலே இப்படிப்பட்ட நடவடிக்கைகளை எடுக்க வேண்டும் என்று மத்திய அரசையும் நாம் வலியுறுத்தி அதற்கான நடவடிக்கைகளையும் மேற்கொள்ள வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன். இன்று தமிழகத்தில் எனக்கு முன்னாலே பேசிய மாண்புமிகு மார்க்ஸிஸ்ட் கம்யூனிஸ்ட் கட்சியின் உறுப்பினர் திரு. ஹேமசந்திரன் அவர்கள் சொன்னது போல் பேருந்துகள் செல்வது என்பதைப் பொறுத்தவரையிலே அவற்றைச் சீர்திருத்த வேண்டும். சில இடங்களில் மக்கள் அதிகமாக இருக்கிறார்கள். ஆனால் பேருந்துகள் தட்டுப்பாடாக இருக்கின்றன. சில இடங்களில் தேவை இல்லாமல் பேருந்துகள் ஓடுகின்றன. உதாரணமாக மதுரையிலே ஓடிய பி. ஆர். சி. நகரப் பேருந்துகள் நிறுத்தப்பட்டிருக்கின்றன. மதுரையிலே நெருக்கடி என்பது ஜாஸ்தி. சென்னை போன்ற நகரங்களில் நகரப் பேருந்துகளில் மக்கள் தொங்கிக் கொண்டு தான் போக வேண்டிய நிலைமை இருக்கின்றது. இதன் காரணமாக விபத்துக்களும் ஏற்படுகின்றன. எனவே தமிழகம் முழுவதிலும் உள்ள வழித்தடங்களில் எங்கெங்கு பேருந்துகளின் எண்ணிக்கையை அதிகப்படுத்த வேண்டும், எங்கெங்கு குறைக்க வேண்டும் என்பதைப் பற்றி ஆராய்ந்து அரசாங்கம் அவற்றை முறைப்படுத்த வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இப்போது மீண்டும் அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தின் ஆட்சி ஏற்பட்டிருக்கின்றது. ஆனால் பட்ஜெட் வந்து இருக்கின்ற நேரத்திலே ட்ரான்ஸ்போர்ட் பற்றிய கமிட்டி இதுவரை அமைக்கப்பட்டதாகத் தெரியவில்லை. போக்குவரத்துத் துறைக்கு ஆலோசனைகளை வழங்குகின்ற சட்டமன்ற உறுப்பினர்களைக் கொண்ட குழுக்கள் இதுவரை அமைக்கப்பட்டதாகத் தெரியவில்லை. அதனை விரைவிலே அமைப்பதற்கான நடவடிக்கைகளை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் எடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்,

அடுத்து குறிப்பாக இன்றைக்கு தமிழகத்திலே எண்ணெய் விலை, சேஸிஸ் விலை, டையர், ட்யூப் விலை போன்றவற்றின் விலைகள் ஏறினால் அது மக்களின் தலையிலே தான் வைக்கப் படுகின்றது. அப்படி மக்களிடத்திலே தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் வசூலித்து சேஸிஸ் கம்பெனி, ட்யூப் கம்பெனி, டையர் கம்பெனி, டீசல் கம்பெனி போன்றவற்றிற்குக் கொடுக்கிறார்கள். டீசல் விலை இன்றைக்கு மத்திய அரசுக்குக் கிடைப்பதைப் பொறுத்த வரையில் ஒரு லிட்டர் 60 காசுதான் அடக்கம் என்பது எனக்குத் தெரிந்த வரையில். பெட்ரோல் 90 காசுதான் அடக்கம். ஆனால் மத்திய அரசு அதன் மீது கணிசமான வரியினை விதித்து மக்களை ஒரு பக்கத்திலே அவர்கள் சுரண்டிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அந்தச் சுரண்டலுக்கு நீங்கள் பணிந்து போகிறீர்கள் எதிர்ப்பு கொடுக்காமல். நம்முடைய தமிழக அரசின் போக்குவரத்துக் கழகங்களைப் பொறுத்தவரையிலே பல்வேறு வழித்தடங்களுக்கு பேருந்துகள் தேவைப்படுகின்றன. அவினாசித் தொகுதியில் பல இடங்களுக்கு பேருந்துகள் தேவை என்று அந்தப் பகுதி மக்கள் கூறுகிறார்கள். அது போல் திருத்துறைப்பூண்டி பகுதிக்குத் தேவை, இளையாங்குடியிலிருந்து சென்னைக்குத் துரித வண்டி வேண்டும் என்று கூறுகிறார்கள். பல்வேறிடங்களில் நகரப் பேருந்துகள் வேண்டும் என்று கூறுகிறார்கள். ஆனால் தமிழக அரசு அவற்றை மறுபடியும் பரிசீலித்து, ரோட்டைப் பார்த்து, ஆர். டீ. ஓ.வைப் பார்த்து, கலெக்டரைப் பார்த்து இப்படி எல்லாம் பார்த்து பரிசீலித்து முடிப்பதற்குள் 2 வருடங்கள் $2\frac{1}{2}$ வருடங்கள் பரிசீலிக்கும் போதே போய்விடுகின்றன.

(நண்பகல் 12-00.)

ஆகையால் தனியார் அங்கே பேருந்துகள் விடுவதற்கான 3, 4 வழித் தடங்கள் இருக்குமானால், அவைகளுக்கு உடனடியாக டெம்பரரி பர்மிட் கொடுத்து, பேருந்துகள் விடுவதற்கு ஏற்பாடு செய்துவிட்டு, நீங்கள் எப்போது விடுகிறீர்களோ, அப்போது அதை ரத்து செய்கின்ற முறையிலே நடவடிக்கை எடுக்கலாம் என்பதையும் நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

குறிப்பாக, பல கார்ப்பரேஷன்களை பிரித்து, மேலும் பல கார்ப்பரேஷன்களை அதிகரிக்கின்ற தகவல் இதிலே இருக்கிறது. பட்டுக்கோட்டை அழகிரி போக்குவரத்துக் கழகம் என்று பெயரிடப்பட்டு, குடியாத்தத்திலே பெருந்தலைவர் காமராஜ் அவர்கள் நின்றதால், அதற்கு அவர் பெயரை வைக்க வேண்டும் என்றும், திருச்சியிலே அழகிரி பெயரை வைக்கலாம் என்ற கோரிக்கை எல்லாம் இங்கே வந்தது. ஆனால், எங்களைப் பொறுத்த வரையில், கார்ப்பரேஷன்களைப் பிரிக்கக் கூடாது என்பதுதான் நிலை. ஆந்திராவிலே ரோட் டிரான்ஸ்போர்ட் கார்ப்பரேஷன், ஏ. பி. ஆர். டி. சி. என்ற ஒரே கார்ப்பரேஷன் இருக்கிறது : அதை ரீஜன் வாரியாகப் பிரித்து, பிராஞ்சு மாதிரி

வைத்து அவர்கள் அதை நடத்துகிறார்கள். இப்படிச் செய்வதால், பல கழகங்களாகப் பிரிப்பதால், நிர்வாகச் செலவு அதிகமாகிறது. அதிலே எம். டி., ஜி.எம்., பி.எம்., ஏ.எம்., என்று பதவிகள் வரிசையாக வருகிறது. ஆகவே, இந்தக் கார்ப்பரேஷன்களை பொறுத்தமட்டில் ஒரே நிர்வாகத்தின் கீழே, ரயில்வேயில் இருக்கிற மாதிரி, சதர்ன் ரயில்வே, நார்த் ஈஸ்டர்ன் ரயில்வே என்று இருப்பது போல், ஒரே நிர்வாகத்தின் கீழ் இருப்பதற்கு தமிழகத்திலே நடவடிக்கைகள் எடுக்க வேண்டும் அதிலும், குறிப்பாக, கூட்ஸ் டிரான்ஸ்போர்ட் கார்ப்பரேஷனுக்கு சொந்தமான கட்டிடம் இல்லை: அதிலே இருக்கின்ற எம். டீ., நிரந்தரமாக இல்லை. இதுவரை 7, 8 எம். டீ.க்கள் வந்து சென்றிருக்கிறார்கள். அதிலே ஒரு நிரந்தரமான எம். டீ.-ஐ வையுங்கள். அப்போது தான் அதிலே லாபத்தை ஈட்ட முடியும். அந்த முறையிலே இந்த கூட்ஸ் டிரான்ஸ்போர்ட் கார்ப்பரேஷனை சீரமைப்பதற்கான நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இதிலே எனக்கு ஒரு விளக்கம் தேவைப்படுகிறது. ஆங்கிலக் குறிப்பேட்டில், 15 ஆம் பக்கத்திலே,

In Corporations like Cholan Roadways Corporation, Chran Transport Corporation and Anna Transport Corporation they can travl any number of times upto a total distance of 2,750 Kms. in a year போட்டிருக்கிறீர்கள். இதிலே மொழி பெயர்ப்பு சரியாக இல்லாதது மாதிரி படுகிறது. ''பணியாளர்கள், ஆண்டொன்றுக்கு மொத்தம் 2,750 கிலோ மீட்டர் தொலைவிற்கு எத்தனை முறை வேண்டுமானாலும், பயணம் செய்யலாம்'' என்று இருக்கிறது. ஆனால், ஆங்கிலத்தில்

Upto a total distance of 2,750 Kms. they can travel any number of times.

என்றிருக்கிறது. எத்தனை தடவை வேண்டுமானாலும் 2,750 கிலோ மீட்டர் தூரம் வரைப் போகலாம் என்று ஆங்கிலத்தில் இருக்கிறது. இந்த மொழிபெயர்ப்பைக் கொஞ்சம் கவனிக்க வேண்டும். அதைக் கவனிக்க வேண்டும்.

அடுத்து, ஜனவரி 19 ஆம் தேதியன்று வேலை நிறுத்தத்தில் கார்ப்பரேஷன் தொழிலாளர்களுக்கு, ''நோ ஓர்க், நோ வேஜ்'' என்று செட்டில்மென்ட் ஆகிவிட்டது. இந்த டிரான்ஸ்போர்ட் கார்ப்பரேஷனிலே 1½ மாத காலமாக இந்த வித்தியாசம் வந்ததால், அவர்களுக்கு ஊதியம் பெறுவதில் சிக்கல் ஏற்பட்டு இருக்கிறது. இதிலே எந்தவிதமான நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு இருந்தாலும், அவைகளை ரத்து செய்து, அவர்களுக்கு கிடைக்கக் கூடிய ஊதியத்தை உடனடியாக கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

1982 மார்ச் 24] [திரு.மு.அம்பிகாபதி]

திருத்துறைப்பூண்டியிலே இருந்து, மன்னார்குடி— தட்டாங் கோயில், திருவண்டுதுறை, விக்கிரபாண்டியம், ஆலத்தூர், ஆலக்கம்பாடி, ஆலங்குடி பாலம், தலைஞாயிறு வரையில் பேருந்துகள் விடுவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும்.

அடுத்து, இந்த ஸ்டேட் பஸ் ஸ்டாண்டிலே கட்டணம் கொண்டு சிறுநீர் கழிக்க வேண்டியிருக்கிற நிலை இருக்கிறது. அதை வெளிநாடுகளிலே இருந்து வருகின்றவர்கள், அதைப் பார்த்து அசிங்கப்படுகிறார்கள். பஸ் கட்டணத்திலே சேர்த்து மேலும் 10 பைசா வாங்குவதிலே பிரச்னை இல்லை. ஆனால், இதற்காக 10 பைசா கட்டணம் கட்ட வேண்டுமென்று சொன்னால், அந்த வெளிநாட்டிலே இருந்து வரக்கூடியவர்கள் தயாராக இந்தச் சில்லறையை வைத்திருக்க வேண்டும். அது அவர்களிடம் இருக்காது. சுதந்திரம் பெற்று 35 ஆண்டுகளுக்குப் பின்னாலும், சிறுநீர் கழிக்க கட்டணமா? மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள், பதிலளிக்கும் போது, வேறு எந்தச் சலுகையை அறிவிக்கா விட்டாலும், இந்த ஒரு சலுகையை யாவது அறிவிக்க வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொண்டு, இந்த போக்குவரத்துக் கழகங்களை முறைப்படுத்தி, சீரமைப்பதற்கு ஒரு குழு அமைக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

திரு. எம். கே. ராஜ்மாணிக்கம்: துணைத் தலைவரவர்களே, இன்றைய போக்குவரத்துத் துறை மானியக் கோரிக்கையின் மீது பேச வாய்ப்பு அளித்தமைக்காக நன்றிகலந்த வணக்கத்தைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். குறுகிய காலமே பேசுவதற்குக் கிடைத்திருக்கின்றபடியால் என்னுடைய தொகுதியினுடைய கோரிக்கைகளை மட்டும் எடுத்து வைக்க விரும்புகிறேன்.

வாய்மையே வெல்லும் TRUTH ALONE TRIUMPHS

முசிறியிலிருந்து ஆமூருக்கு வேளகாநத்தம், நச்சம்பட்டி, தின்னர்கோணம். வீரமணிப்பட்டி, சின்னக் கொடுந்துரை, பெரிய கொடுபாஞ்சாம்பட்டி, ஏவுர் வழிபாக ஒரு பேருந்தும் குணசீலம் வழியாக வாத்தலைக்கு ஒரு பேருந்தும் முசிறியிலிருந்து அறிஞர் அண்ணா அரசு கலைக்கல்லூரி, ஆணைப்பட்டி தரணியாம்பட்டி, வெள்ளூர், அய்யம்பாளையம், ஆமூர், வழியாக ஒரு பேருந்தும் மன்னச்ச நல்லூர் ஒன்றியத்திலே திருச்சியிலிருந்து ஏமலைக்கு ஒரு பேருந்தும், திருச்சியிலிருந்து டோலகேட், நொச்சியம், மண்ணச்சநல்லூர், அய்யம்பாளையம், வலையூர் வழியாக எதுமலைக்கு ஒரு பேருந்தும் திருச்சியிலிருந்து புலிவலத்திற்கு டோல்கேட், சமயபுரம், மண்ணச்சநல்லூர் திருவெள்ளாரை வழியாக ஒரு பேருந்தும், திருச்சியிலிருந்து திருப்பஞ்ஞலிக்கு டோல்கேட், மண்ணச்ச நல்லூர் திருப்பஞ்சிலி, வால்மணப்

பாளையம் வழியாக ஒரு பேருந்தும், திருச்சியிலிருந்து தெற்கு சிறுப்பத்தூருக்கு திருவானைக்காவல் டோல்கேட் நொச்சியம் மண்ணச்ச நல்லூர். சி. அய்யம்பாளையம் வழியாக தெற்கு சிறுப்பத்தூர் வரை ஒரு பேருந்தும், திருச்சியிலிருந்து ஈச்சபட்டி வழியாக சமயபுரத்திற்கு திருவானைக்காவல் டோல்கேட், நொச்சியம், மண்ணச்சநல்லூர் கல்பாளையம் வழியாக ஒரு பேருந்தும் திருச்சியிலிருந்து சின்னமரெட்டி பாளையத்திற்கு திருவானைக்காவல், டோல்கேட், சமயபுரம், சிறுகனூர், திருப்பட்டூர் வழியாக ஒரு பேருந்தும் விடவேண்டுமென்று நான் இந்த நேரத்திலே கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

திருச்சியிலிருந்து திருவெள்ளாரைக்கு ஒரு பேருந்து விடப்படவேண்டும். ஏற்கனவே இந்த இடத்தில் ஓடிக் கொண்டிருந்த சி.ஆர்.சி, நிறுத்தப்பட்டு உள்ளது. இதை மீண்டும் ஓடச் செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். திருச்சியிலிருந்து வலையூருக்கு மெயின்காட் கேட், திருவானைக்காவல், டோல்கேட் பளுவர், சமயபுரம், தேவிமங்கலம் கன்னியாக்குடி, 94 கரியமாணிக்கம் வழியாக ஒரு பேருந்தும் திருச்சியிலிருந்து எதுமலைக்கு டோல்கேட் நொச்சியம் மண்ணச்சநல்லூர் சி. அய்யம்பாளையம், வலையூர், பாலையூர் வழியாக ஒரு பேருந்தும் திருச்சியிலிருந்து புலிவலத்திற்கு டோல்கேட் சமயபுரம் மண்ணச்சநல்லூர் திருவெள்ளாரை வழியாக ஒரு பேருந்தும் முசிறியிலிருந்து துறையூருக்கு புலிவலம் தின்னனூர், புத்தனாம்பட்டி கோட்டரத்தூர் வழியாக ஒரு பேருந்தும் திருச்சியிலிருந்து துறையூருக்கு திருவானைக்காவல், டோல்கேட், சிறுகாம்பூர் முவானூர். மண்பரை, கரட்டாம்பட்டி வழியாக ஒரு பேருந்தும் விடவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். ஏற்கெனவே அரசுடைமையாக்கப்பட்டதற்குப் பிறகு இதிலே ஒரு பேருந்து விடப்பட்டு நிறுத்தப்பட்டிருக்கிறது, அதை மீண்டும் விடுவதற்கு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

துறையூரிலிருந்து திருச்சிக்கு ரெட்டாம்பட்டி, சிரங்கனூர் இலுப்பையூர், சாத்தனூர், அபினிமங்கலம், புத்தனாம்பட்டி, ஓமாந்தூர், மண்ணச்சநல்லூர், நொச்சியம், டோல்கேட் திருவானைக்காவல் வழியாக ஒரு பேருந்தும், முசிறியிலிருந்து திருச்சிக்கு வேளகாநத்தம், டி. புத்தூர், பொன்னாங்கண்ணிப் பட்டி, நெய்வேலி, பூசாரிப்பட்டி, சோமங்கலம், சித்தாம்பூர் குருவம்பட்டி, சோளகநல்லூர், மண்ணச்சநல்லூர், டோல்கேட்

வழியாக ஒரு பேருந்தும், முசிறியிலிருந்து துறையூருக்கு வேள காநத்தம், டி. புத்தூர், தண்டலை, மூவானூர், தண்ணீர்ப் பந்தல், மண்பறை, கரட்டாம்பட்டி, மீனாட்சிபுரம், விழிய னூர் கல்லடிப்பட்டி, உள்ளூர், ஆதனூர், பசலவாடி வழியாக ஒரு பேருந்தும் விடுவதற்கு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மண்ணச்சநல்லூரிலிருந்து துறையூருக்குத் திருவெள்ளாரைத் புலிவலம், பசலவாடி வழியாக ஒரு பேருந்தும், திருச்சியி லிருந்து காட்டுக்குளத்திற்கு திருவானைக்காவல், டோல்கேட், நொச்சியம், மண்ணச்சநல்லூர், தீராம்பாளையம், செங் கிலிப்பட்டி, தில்லாம்பட்டி, திருவெள்ளாரை, களவாய்ப் பட்டி, உடையாம்பட்டி வழியாக ஒரு பேருந்தும் திருச்சியி லிருந்து மணியாங்குறிச்சிக்குத் திருவானைக்காவல், டோல்கேட், சமயபுரம், கொணலை, சிறுகனூர் வழியாக ஒரு பேருந்தும், திருச்சியிலிருந்து சிதேவிமங்கலத்திற்கு திருவானைக்காவல் டோல் கேட், சமயபுரம், கொணலை, சிறுகனூர், பாடலூர், வழியாக ஒரு பேருந்தும், திருச்சியிலிருந்து நக்கசேலத்திற்கு திருவானைக் காவல், டோல்கேட், சமயபுரம், சிறுகனூர், எம். ஆர். பாளையம், சனமங்கலம், திருப்பட்டூர், பெரகம்பி, செட்டி குளம் வழியாக ஒரு பேருந்தும், மெயின்காட் கேட்டிலிருந்து புரத்தாகுடிக்கு திருவானைக்காவல், டோல்கேட், பளூவுர், சமயபுரம், ஒத்தக்கடை, இருங்களூர் வழியாக ஒரு பேருந்தும், இந்த வழியாக ஒரு பேருந்தும் ஏற்கெனவே ஓடிவந்தது, நிறுத்திவைக்கப்பட்டிருக்கிறது, அது மீண்டும் ஓடுவதற்கு ஏற்பாடு செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள் கிறேன். அந்தத் தடத்திலே 3 பேருந்துகள் விட்டால்தான் நன்மை பயக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்—முசிறி யிலிருந்து திருச்சிக்கு வேளகாநத்தம், டி. புத்தூர், தண்டலை, சுக்காம்பட்டி, பாலப்பட்டி, திருத்தியமலை, டி.மேட்டுப்பட்டி, குரிக்காரன் குளம், பெரமங்கலம், செல்லாயிபாளையம், மண்ணச்சநல்லூர், நொச்சியம், டோல்கேட் வழியாக ஒரு பேருந்தும் முசிறியிலிருந்து துறையூருக்கு வேளகாநந்தம், டி. புத்தூர், தண்டலை, சுக்காம்பட்டி, பாலப்பட்டி, திருத்திய மலை, டி. மேட்டுப்பட்டி, குரிக்காரன் குளம், பெரமங்கலம் புலிவலம், வழியாக ஒரு பேருந்தும் முசிறியிலிருந்து துறை யூருக்கு. சீந்தம்பட்டி, ராக்கம்பட்டி, முத்தியநல்லூர், பள்ளி நத்தம் வழியாக ஒரு பேருந்தும், முசிறியிலிருந்து டோல்கேட்டிற்கு, வேளகாநத்தம், டி. புத்தூர், சுக்காம்பட்டி, திருத்தியமலை, நெய்வேலி, பூசாரிப்பட்டி, சித்தாம்பூர், குருவம்பட்டி, சோளகநல்லூர், சிறுகாம்பூர் வழியாக ஒரு பேருந்தும் விட வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கொள்கை விளக்கத்திலே மேலும் சிறிது சாலத்திற்கு அரசுத் துறையும், தனியார் துறையும் பேருந்துகளை விடுவதற்கான பகுதிகள் எவை எவையென்று வரையறுப்பது அவசியமாகிறது என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள் கிராமப் பகுதிகளிலே வழித் தடங்களை துவங்குவதற்கு கோரிக்கைகள் எத்தனைமுறை கொடுத்திருந்தாலும், சேரன் போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பொறுத்தவரையில் சட்டமன்ற உறுப்பினர் என்ற முறையில் கூட அவர்கள் பதில் அளிப்பது கிடையாது. கிராம வழித்தடங்களைக் தனியார்களுக்கு கொடுத்து அதன் மூலமாக மக்களுடைய தேவையை முழுமையாக பூர்த்தி செய்கிற அளவிலே வழிவகை செய்யவேண்டுமென்று கேட்டு முடித்துக்கொள்கிறேன்.

(பிற்பகல் 12-10)

திரு. இ. முத்துராமலிங்கம் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களால் கொண்டு வரப்பட்டிருக்கிற இந்த மானியக் கோரிக்கை மீது காந்தி காமராஜ் தேசீய காங்கிரஸ் கட்சியின் சார்பில் என்னுடைய கருத்துக்களை எடுத்துச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

தமிழகத்திலே பல்வேறு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் புதியதாக ஆரம்பிக்கப்படவிருக்கின்றன. அதிலே ஏதாவது ஒரு போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு பெருந்தலைவர் காமராஜர் அவர்களின் பெயரைச்சூட்ட வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள் கிறேன். கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகத்தை இரண்டாகப் பிரிக்கவேண்டுமென்ற சட்டமன்ற உறுப்பினர்களின் வேண்டுகோளை ஏற்றுக் நெல்லை மாவட்டத்தில் அந்த கழகத்தை இரண்டு கழகங்களாகப் பிரித்திருப்பதற்கு என்னுடைய நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். இருந்தபோதிலும் இதற்காக உத்தரவுகள் பிறப்பிக்கப் பட்டும் கூட நிர்வாகம் இன்னும் தனியாக இயங்கவில்லை. அதற்கு விரைவாக நடவடிக்கை எடுத்து தனியாக இயங்கச் செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

நெல்லையிலே உள்ள பேருந்து நிலையம் ஒரு குறுகலான இடத்திலே இருக்கிறது. திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழக பேருந்துகள் வந்து போக கஷ்டமாக இருக்கிறது. ஆகவே திருவள்ளுவர் பேருந்துகள் வந்து செல்வதற்குத்தனியாக ஒரு பேருந்து நிலையம் ஏற்படுத்தித் தரவேண்டுமென்ற கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

என்னுடைய தொகுதியைப் பொறுத்தவரையில் திசையன் விளையை மையமாக வைத்து ஒரு நகரப் பேருந்து விடவேண்டு மென்ற கோரிக்கை நீண்டகாலமாக இருந்து வருகிறது. மாண்பு மிகு பொன்னையன் அவர்கள் போக்குவரத்துத் துறை அமைச்ச ராக இருந்தபோது பேருந்து விடுவதற்கான நாள் குறிக்கப் பட்டும், ஆட்சி மாறியதால் அது விடப்படவில்லை. ஆகவே இந்தக்கோரிக்கையை ஏற்று திசையன்விளையை மையமாக வைத்து நகரப் பேருந்து விடவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள் கிறேன்.

அதேபோல திசையன் விளையிலிருந்து கே.பி.என். டூரிஸ்ட் என்ற தனியார் கம்பெனி தினசரி இரண்டு பேருந்துகளை சென்னைக்கு விட்டுக் கொண்டிருக்கிறார்கள். இதனை மாற்றி திருவள்ளுவர் போக்குவரத்து கழகம் அங்கேயிருந்து சென்னைக்கு பேருந்து விடவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். சென்னையிலிருந்து நாசரேத்திற்கு ஒரு திருவள்ளுவர் பேருந்து வந்து கொண்டிருக்கிறது. அதனை சாத்தான்குளம் வழியாக திசையன் விளையிலிருந்து புறப்படுவதற்கு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

சேரன்மாதேவியிலிருந்து திசையன் விளைக்கு ஒரு பேருந்து விட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். சாத்தான் குளம் பகுதியை பொறுத்த வரையில் அங்கே கன்னியாகுமரியிலிருந்து வள்ளியூர், சாத்தான்குளம், திசையன் விளை, நாசரேத், குறும்பூர் வழியாக ஒரு பேருந்து விடவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொளகிறேன்.

மேலும் ஏரலிருந்து நாசரேத்திற்கு ஒரு பேருந்து விட வேண்டும். ஆலங்குளம் பகுதியைப் பொறுத்தவரையில், பாபநாசத்திலிருந்து சென்னைக்கு அம்பாசமுத்திரம், கீழப்பாவூர் சுரண்டை. சங்கரன்கோவில், ராஜபாளையம், மதுரை வழியாக ஒரு பேருந்து விடவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு வாய்ப் பளித்தமைக்கு நன்றி கூறி முடித்துக்கொள்கிறேன்.

* திரு. இரா. சண்முகம்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டு வந்திருக்கின்ற மானியக் கோரிக்கையிலே பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் ஏற் பட்ட சில மாற்றங்களைக் கூறி அமரலாம் என்று கருதுகிறேன். செங்கல்பட்டு மாவட்டம் தனியாகப் பிரிந்து, பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழக பேருந்துகள் ஏறக்குறைய 527 பேருந்து கள் இயங்கிக் கொண்டிருக்கின்றன. அதை விரிவுபடுத்தும் சோழிகோடு 13 பிரிவுகளாக பிரிக்கும்பொழுது, செங்கல் பட்டு மாவட்டத்தை அதிலேயிருந்து எடுத்துவிட்டு, பட்டுக் கோட்டை அழகிரி போக்குவரத்துக் கழகத்தோடு இணைத்து வட ஆற்காடு மாவட்டம், செங்கல்பட்டு மாவட்டத்தனுடைய வடக்கு பகுதியை அதனோடு இணைத்து இருக்கிறார்கள்.

அதே போல், தந்தைப் பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகத்தை, விழுப்புரத்தை மையமாகக் கொண்டு செங்கற் பட்டு மாவட்டத்தினுடைய தெற்குப் பகுதியை அதனுடன் இணைத்து செங்கற்பட்டு மாவட்டத்தில் பி.டி.சி. என்றிருக் கிற, சென்னையில் தலைமை நிலையத்தைக் கொண்டு இயங்கிக் கொண்டிருப்பதை எடுத்து விட்டிருப்பதைத் தயவு கூர்ந்து மறுமுறையும் பரிசீலனை செய்து, செங்கற்பட்டு மாவட்டத்திற்கு, அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகம் என்று பெயரிட்டு, அந்தக் கழகத்தினை மீண்டும் துவங்கவேண்டு மென்று நான் இந்த நேரத்திலே கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

தென்னாற்காடு, வடஆற்காடு மாவட்டங்களில் மொத்தம் 477 பேருந்துகள் இயங்கிக் கொண்டிருப்பதை விரிவுபடுத்தும் நோக் கத்தோடு இரண்டாகப் பிரித்து, வட ஆற்காடு மாட்டத்திற்கு ஒன்றும் தென்னாற்காடு மாவட்டத்திற்கு ஒன்றும் என்று இரண்டு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் ஏற்படுத்தி, செங்கற்பட்டு மாவட்டத்திற்குத் தனியாக இருந்த போக்குவரத்துக் கழ கத்தை நாம் எடுத்து விட்டதை நீங்கள் தயவுசெய்து மறு முறையும் பரிசீலித்து, செங்கற்பட்டு மாவட்டத்திற்குத் தனியாகப் பேருந்து கழகம் ஏற்படுத்தித் தரவேண்டுமென்று இச்சமயத்திலே நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இந்தப் பேருந்துத் துறைக்கு நமது மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் பொறுப்பேற்றதற்குப் பிறகு, எல்லோராலும் பாராட்டப்படுகிற அளவிற்கு வெகு திறமையாகப் பல நகரப் பகுதிகளில் கூட கூடுதலாகப் பேருந்துகள் விடப்பட்டு நன் றாக இயங்கிக் கொண்டிருக்கின்றன. வேறு எந்தப் மாநிலத் திலும் இயங்காத அளவிற்குத் தமிழ்நாட்டில் பேருந்துகள் சிறப்பாக இயங்கிக் கொண்டிருக்கின்றன. அதில் இருக்கிற சில குறைபாடுகளை நான் சுட்டிக்காட்ட கடமைப்பட்டிருக் கிறேன்.

பல இலட்சக்கணக்கிலே செலவு செய்து பேருந்துகள் விடும் போது அந்தப் பேருந்துகளை இரவு நேரங்களில் கழுவுவ தற்கு இரண்டு பேருந்துகளுக்கு ஒரு கிளீனரை அங்கங்கே நிச்சயமாக ஏற்படுத்தவேண்டும். அந்தக் கிளீனர் பதவி களை ஏற்படுத்தி, ஒரு பேருந்தைக் கழுவுவதற்கு குறைந்தது ரூ. 5-வது கொடுத்து, சுத்தமாகக் கழவி விட்டபிறகு அதை ஓட்டுனரும், நடத்துனரும், பார்வையிட்டபிறகு அவர்களுக்கு அந்தத் தொகையைக் கொடுப்பதற்கான வகையில் ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மேலும் என்னுடைய பகுதிக்கு நீண்ட நாட்கோரிக்கை ஒன்றிருக்கிறது. பேரம்பாக்கம் டு சென்னை, மற்றும் திருவள்ளூரிலிருந்து பேரம்பாக்கம் வழியாக, சுங்குவார்ச் சத்தி ரத்திற்கு நகரப் பேருந்து ஆகியவை விடவேண்டும். அப்படி

விட்டால், அங்கே உயர்நிலைப்பள்ளி மாணவர்கள் குறிப்பிட்ட காலத்தில், பள்ளி செல்ல வாய்ப்பிருக்கும். திருவாலங்காட்டிலிருந்து திருவள்ளூர் செல்ல ஒரு நகரப் பேருந்தை விட வேண்டுமென்று இத்தருணத்திலே நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழக டெப்போ ஒன்று மதுராந்தகத்திலே ஏற்படுத்த வேண்டுமென்று அமைச்சரைக் கேட்டு, வாய்ப்பளித்த தலைவருக்கு நன்றி தெரிவித்து, அமர்கிறேன். நன்றி, வணக்கம்.

திரு. க. பாரமலை : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, கோரிக்கை எண்கள் 3, 40, மற்றும் 53 ஆகியவற்றின் மீது என்னுடைய கருத்துக்களை நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். நம்முடைய டிரான்ஸ்போர்ட் கிஸ்டத்தை எடுத்துக்கொண்டால், அது நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பேருந்தானாலும் சரி, தனியார் துறை பேருந்தானாலும் சரி, மற்ற மாநிலங்களைக் காட்டிலும், நம்முடைய மாநிலத்தில் எவ்வளவு சிறப்பாக அமைந்திருக்கிறது என்பதைச் சொல்லிக்கொள்வதில் நான் பெருமைப்படுகிறேன். அப்படி இருந்தும் இது தொடர்ந்து நட்டத்திலே ஓடிக்கொண்டிருக்கிறது என்று அறிக்கையிலே சொல்லியிருப்பதுதான் வருத்தமாக இருக்கிறது. இந்த நட்டத்தைத் தவிர்ப்பதற்குக் கொள்கை அறிக்கையிலே குறிப்பிடப் பட்டிருப்பதைப் போல அரசுத் துறைக்கும் தனியார் துறைக்கும் இடையிலே இருக்கிற விரும்பத்தகாத போட்டியைத் தவிர்க்க அரசு முனைப்பான நடவடிக்கையை எடுக்கவேண்டும். அப்படி எடுப்பதன் மூலமாக, எண்ணெய் போன்ற பொருள்களை மிச்சப்படுத்தி அதன்மூலமாக நட்டத்தை ஈடு செய்ய வசதி இருக்கும்.

அதோடு, தனியார் துறையில் 5 பேருந்துகள் வைத்துக் கொள்ளலாம் என்று நாம் அனுமதி கொடுத்துவிட்டு, அதை வைத்திருக்கின்றவர்கள் உரிமங்களைப் புதுப்பிக்கிறபொழுது அதைத் தடை செய்வதாகச் சொல்கிறார்கள். அப்படிப்பட்ட தடையிருந்தால் அதை விலக்க வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

8 பேருந்துக் கழகங்களில், பி. ஆர். சி. — பாண்டியன் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகம், 1170 பேருந்துகளைக் கொண்ட ஒரு பெரிய கழகமாக இருக்கிறது. அது சென்ற ஆண்டு மட்டும், 1981—82-லே, ஏறக்குறைய 180 கிராமங்கள் பயனடையக்கூடிய , 10.27 இலட்சம் மக்கள் பயனடையக் கூடிய பஸ்களை ஓட்டியிருக்கிறது, விரிவுபடுத்தியிருக்கிறது. அந்தப் போக்குவரத்துக்கழகம், சென்ற நிதிநிலை அறிக்கையிலே, திருத்திய மதிப்பீட்டிலே, 1981—82-லே ரூ. 22 இலட்சம் இலாபம் ஈட்டியிருக்கிறது;

இந்த எட்டுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலேயும் இலாபத்தை ஈட்டியிருக்கின்ற ஒரே போக்குவரத்துக்கழகம் பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகம்தான் என்பதை நினைக்கின்றபொழுது நான் உண்மையிலேயே மகிழ்ச்சி அடைகின்றேன்.

அந்தப் போக்குவரத்துக் கழகத்தினுடைய ஒரு பணிமனயை மானாமதுரையிலே துவக்குவது சம்பந்தமாகச் சென்ற ஆண்டிலே ஒப்புக்கொள்ளப்பட்டு அறிவிக்கப்பட்டிருந்தது. ஆனால் இன்னும் இது துவக்கப்படவில்லை. உடனடியாக அதைத் துவக்கவேண்டுமென்று நாம் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

(பிற்பகல் 12.20).

இந்தக் கொள்கை அறிக்கையில் பத்திரிகை நிருபர்களுக்குச் சென்னையிலே சென்று வருவதற்கு இலவச அனுமதி வழங்கப்பட்டிருக்கிறது என்று சொல்கிறார்கள். அந்தச் சலுகையை மாநிலம் முழுவதற்கும் சென்று வர வழங்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். கேரளா, மேற்கு வங்காளம் போன்ற அரசுகள் கொடுத்திருக்கின்றன.

நாம் பல்வேறு சலுகைகளை சமூக நல வேலைகள் என்ற முறையிலே வழங்கியிருக்கிறோம். இந்த நாடு விடுதலை பெறுவதற்காகப் போராடிய தியாகிகளுக்கு, சுதந்திரம் பெற்ற ஆகஸ்ட் மாதத்திலேயாவது 15 தினங்களுக்குத் தமிழகத்திலுள்ள பல்வேறு புண்ணிய ஸ்தலங்களுக்குச் சென்று வருவதற்கு பஸ்களில் இலவச அனுமதி வழங்கி அவர்களுக்கும், அவர்களது குடும்பத்தினரும் சென்று வருவதற்கான இலவச அனுமதியை வழங்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

புற்று நோய் உடையவர்கள், பார்வையிழந்தோர், உடல் ஊனமுற்றோர் ஆகியோர் இலவசமாகச் சென்று வருவதற்குப் பயண வசதி வழங்கப்படுகிறது. ஏற்கனவே, ஆர்மோனியம் நாதஸ்வரம் ஆகிய கருவிகளைக் கொண்டு செல்வதற்கு இலவசமாக அனுமதிக்கப்பட்டது. ஆனால் மீண்டும் இப்பொழுது கட்டணம் வாங்குவதாகச் சொல்கிறார்கள். ஆர்மோனியம், நாதஸ்வரம், கொட்டுமேளம், போன்ற கிராமிய இசைக் கருவிகளைக் கொண்டு செல்வதற்கு இலவச அனுமதி கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

சென்னை நகரத்தில் வழங்கப்படுவதைப் போல, மற்ற நகரங்களிலும், கிராமங்களிலும் பள்ளிகளைச் சேர்ந்த மாணவர்களுக்குப் பாஸ் வழங்க வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

3 வயது முதல் 12 வயது வரை உள்ளவர்களுக்கு நகரப் பேருந்துகளில் முழுக் கட்டணம் வசூலிக்கப்படுகிறது. இப்பொழுது 30 கிலோ மீட்டர்கள் வரையில் நகரப் பேருந்துகளை விஸ்தரித்திருக்கிறோம். பெரும்பாலும் கிராமத்திலுள்ள மக்கள் பயனடையும் வகையில் அவர்களுக்கு அரைக் கட்டணச் சலுகையைக் கொண்டு வர வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். கர்நாடகத்திலே ஆறு வயது வரையில் உள்ள குழந்தைகள் இலவசமாக அனுமதிக்கப்படுவதாகச் சொல்கிறார்கள். அப்படியிருந்தால் அந்தச் சலுகையையும் நாம் இங்கே கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அரசுடைமையாக்கப்பட்ட போக்குவரத்துக் கழகங்களில் ஊழியர்கள் அரசு மருத்துவமனைகளில் உள் நோயாளிகளாக இருந்து இலவசமாக மருத்துவம் செய்து கொள்வதற்கு வழிவகை செய்து கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் தற்காலிகமாக—அப்ரென்டிசாக இருப்பவர்களுக்கு அந்தச் சலுகை இல்லை. அவர்களுக்கும் இந்த வசதிகளை விஸ்தரிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

பயணச்சீட்டுப் பரிசோதகர் வேலைக்கு வெளியாட்களை நேரடியாக நியமிக்கின்ற முறை புகுத்தப்பட்டிருப்பதால் ஏற்கெனவே நடத்துனர்களாகப் பணிபுரிகின்றவர்களுக்கு உத்தியோக உயர்வு பாதிக்கப்படுவதாகச் சொல்கிறார்கள். ஆகவே, நடத்துனர்களிலிருந்து ஒரு குறிப்பிட்ட சதவீதம் இந்தப் பரிசோதகர் பதவிக்குத் தேர்ந்தெடுக்கப்பட வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். (மணியடிக்கப்பெற்றது.)

*திரு. ச. பாலகிருஷ்ணன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரவர்களே, மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரவர்களால் இந்த அவையிலே கொண்டு வரப்பட்டிருக்கின்ற போக்குவரத்து சம்பந்தமான மானியக் கோரிக்கைகளை வரவேற்று என்னுடைய கருத்துக்களைச் சொல்வதற்கு வாய்ப்பளித்தமைக்கு என்னுடைய நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

இனி அறிவிப்பதற்கு எதுவும் இல்லை என்ற அளவிற்கு, ஏற்கெனவே தொழிலாளர்களுக்குப் பல சலுகைகளையும், வசதிகளையும் செய்தும், பயணம் செய்கின்ற பயணிகளுக்குப் பல வசதிகளையும் கொடுத்திருக்கின்ற அமைச்சரவர்களைப் பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

இதுவரையில் போக்குவரத்து வசதியே இல்லாத சுமார் 16 இலட்சம் மக்கள் வாழுகின்ற ஏறத்தாழ 753 சிறிய கிராமங்களுக்கு இந்த ஆண்டு பேருந்து வசதிகள் செய்து கொடுக்கப்பட்டிருப்பதை நான் மனமாரப் பாராட்டுகிறேன்.

கிராம மக்கள் காய்கறி, பால், உணவு தானியங்கள் ஆகியவற்றைச் சந்தைகளுக்கு விற்பனைக்கு 'எடுத்துச் செல்லத் தக்க அளவிலே சந்தைப் பேருந்துகளை அரசாங்கம் விட்டிருப்பது உண்மையிலேயே கிராம மக்கள் மீது இந்த அரசு கொண்டிருக்கின்ற அக்கறைக்கு எடுத்துக்காட்டாக விளங்குகிறது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

நகரப் பேருந்து வழித்தடத் தொலைவினை 25 கிலோ மீட்டரிலிருந்து 30 கிலோ மீட்டர் என்று உயர்த்தப்பட்டிருப்பதால் பல புதிய கிராமங்கள் பேருந்து வசதிகளைப் பெற்றிருக்கிறது.

இந்த அரசு பொறுப்பு ஏற்ற பிறகு பேருந்துகளில் பயணம் செய்யும் பயணிகளுக்குப் பல வசதிகளை ஏற்படுத்திக் கொடுத்திருக்கிறது. பயணம் செய்பவர்களுக்கு உதவியாக 1,300 நிழற்கொடைகள் அமைக்கப்பட்டிருக்கின்றன. மாநகராட்சிகள், சுற்றுலா இடங்களில் எல்லா வசதிகளையும் கொண்ட பேருந்து நிலையங்களை அமைத்துக் கொடுத்திருக்கிறது.

அதே போல ஐந்தாம் உலகத் தமிழ் மாநாடு நடைபெற்றபோதும், தமிழகத்திலே பெரிய பெரிய திருவிழாக்கள் நடைபெறுகிறபோதும், சிறப்புப் பேருந்துகளை விட்டு, பயணிகளுக்கு நல்ல வசதி ஏற்படுத்தித் தந்திருக்கின்ற இந்த அரசை பாராட்டக் கடமைப் பட்டு இருக்கிறேன்.

அதேபோல இந்த போக்குவரத்துத் துறை பல சமூக நல நடவடிக்கைகளைச் சிறப்பாக செய்து தந்திருக்கின்றது. பார்வை அற்றவர்களுக்கு, புற்றுநோயால் பாதிக்கப்பட்டவர்களுக்கு, பத்திரிகை நிருபர்களுக்கு இந்தக் கழகப்போக்குவரத்துகளிலே இலவச பயணம் செய்வதற்கும், சலுகைக் கட்டணத்திலே பயணம் செய்யவும் வழிவகை செய்யப்பட்டிருக்கின்றது. அதற்காக இந்த அரசைப் பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கின்றேன்.

ஊனமுற்றோர்க்கு இருக்கை வசதி, பள்ளி, மருத்துவமனைகளுக்குப் போவதற்கு இலவச அனுமதி வழங்கப்பெற்றிருப்பதும், ஊனமுற்றவர்களுக்கு வேலை வாய்ப்பு அளிக்கும்போது, வேலை வாய்ப்பு அலுவலகத்தில் கேட்காமலேயே அவர்களை வேலையில் அமர்த்தும் முறையை இந்த அரசு ஏற்படுத்தயிருக்கிறது. அதற்காக என்னுடைய பாராட்டைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

சட்ட மன்ற உறுப்பினர்கள் தங்களது மனைவி அல்லது கணவரோடு இலவசமாகப் பயணம் செய்ய அனுமதி வழங்கப்பட்டுள்ளது. அதை மாற்றி சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் தங்கள் உதவியாளர்களில் ஒருவரோடு இலவசமாகப் பயணம் செய்ய அனுமதி கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

1982 மார்ச் 24] [திரு. ச. பாலகிருஷ்ணன்]

அதேபோல, இன்றைக்குப் பேருந்துகளிலே பல பாதுகாப்பு நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. இன்றைக்கு வேகக் கட்டுப்பாடு சாதனங்கள் கழகப் பேருந்துகளிலே பொருத்தப் பட்டிருக்கின்றது. அதைத் தனியார் பேருந்துகளுக்கும் பொருந் தும் அளவுக்கு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

தொழிலாளர்களுக்கு நல்ல பல திட்டங்களை இந்த அரசு செய்து அவர்களுக்கு வசதி ஏற்படுத்தித் கொடுத்திருக்கின்றது. 1980-லே இருந்து அவர்களுடைய ஊதியத்தை ரூ. 65 லிருந்து ரூ. 130 வரை உயர்த்திக் கொடுத்திருக்கின்றது. அனைத்துத் போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களுக்கும், அகவிலைப்படி, வீட்டு வாடகைப்படி, நகர ஈட்டுப்படி, கிராமப்படி, மருத்துவப்படி, விடுப்பு மருத்துவப் பயன்கள் முதலியவை அனைத்துப் போக்கு வரத்துக் கழகங்களிலேயும் ஒரே மாதிரி அமைத்துக் கொடுக்கப் பட்டிருக்கிறது. அதேபோல உடல் நலக் குறைவுக்கான விடுப்பு, ஆண்டொன்றுக்கு 6 நாட்களிலே இருந்து 8 நாட்களாக அதிகரிக் கப்பட்டிருக்கின்றது. அதேபோல பெண்களுக்கு அளிக்கப்படும் மகப்பேறு விடுப்பு 60 நாட்களிலிருந்து 90 நாட்களாக உயர்த்தப் பட்டிருக்கின்றது.

எல்லா போக்குவரத்துக் கழகங்களிலும் பணிமனைகளில் உணவகம் அமைக்கப்பட்டுள்ளது. அந்த உணவகங்களில் குறைந்த விலையில் சிற்றுண்டி வழங்கப்படுகின்றது. இரவு நேரங்களில் பணியாற்றுகின்ற தொழிலாளர்களுக்கு இலவச மாக சிற்றுண்டியும் தேனீரும் வழங்கப்படுகின்றன. அதே போல பணியாளர் ஒருவர் இறந்து விட்டால், அவருடைய குடும்பத்தில் ஒருவருக்கு வேலை வாய்ப்பு வழங்கப் படுகின்றது. இது போன்ற நல்ல பல திட்டங்களைத் தொழிலாளர்களுக்கு இந்த அரசு ஏற்படுத்திக் கொடுத்திருப் பதற்கு மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவர் அவர்களுக்கும், போக்கு வரத்து அமைச்சர் அவர்களையும் பாராட்டக் கடமைப் பட் டிருக்கின்றேன்.

அடுத்து, போக்குவரத்து நிருவாகத்திலே ஏனைய நாடுகளுக்கு ஆலோசனை வழங்கும் பொருட்டு வெளிநாட்டு ஆலோசனைப் பிரிவு ஒன்று அமைத்திருப்பதை பாராட்டுகிறேன். அதே போல அந்தமான் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு ஆலோசனைப் பணிகளை நல்குவதற்கான பொறுப்பு சேரன் போக்கு வரத்துக் கழகத்திடம் ஒப்படைக்கப்பட்டுள்ளது. அந்தமான் நிக்கோபார் தீவுகளுக்குத் தேவையான பேருந்துகளுக்குக் சேசிஸ் வாங்கி கூண்டுகள் கட்டுவதற்கான பொறுப்பு சேரன் போக்குவரத்துக் கழகத்திடம் ஒப்படைக்கப்பட்டுள்ளது. ஒன்றை நான் சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன், மற்ற மாநிலங் களினுடைய போக்குவரத்துக் கழகங்களுடைய கட்டணத்தோடு

நமது கட்டணத்தை ஒப்பிட்டுப் பார்க்கும்போது, நம்முடைய கட்டணம் மிகவும் குறைவாக இருக்கின்றது. மேலும் மற்ற மாநிலங்களில் உள்ள பேருந்துகளோடு ஒப்பிட்டுப் பார்த்தால் நமது மாநில பேருந்துகள் மிகவும் தரமாகவும் சிறப்பாகவும் உள்ளன என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து ஈரோடு நகரில், திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகத்துக்குப் பேருந்து நிலையம் மற்றும் பணிமனை இல்லை. மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் ஈரோட்டுக்கு ஒரு பேருந்து நிலையமும், பணிமனையையும் அமைத்துக் கொடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

பெரியார் மாவட்டத்தைத் தனியாகப் பிரித்து போக்குவரத்துக் கழகம் அமைத்திருப்பதை நான் வரவேற்று பாராட்டுகிற அதே நேரத்தில், பெரியார் மாவட்டத்திலே கழகப் புறநகர் போக்குவரத்துக்கள் மிகவும் குறைவாக இருக்கின்றன. எனவே புதிதாக அமைக்கப்படவிருக்கும் போக்குவரத்துக் கழகம் லாபத்திலே இயங்கவேண்டுமானால் அந்தப் புறநகர் போக்குவரத்தை நடத்துகின்ற தனியார் போக்குவரத்தை நாட்டுடமை ஆக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொண்டு முடித்துக் கொள்கிறேன்.

(பிற்பகல் 12–30)

* திரு. கே. தனுக்கோடித்தேவர் : மாண்புமிகு துணைத் தலைவர் அவர்களே, இன்றையதினம் போக்குவரத்துத் துறை மானியக் அமைச்சர் அவர்களால் கொண்டு வரப்பட்டிருக்கின்ற இந்த மானியக்கோரிக்கையின்மீது எனக்குப் பேசவாய்ப்புஅளித்தமைக்கு நன்றி கலந்த வணக்கத்தை நான் தெரிவித்துக்கொண்டு, குறுகிய நேரம் கொடுத்து இருக்கின்ற காரணத்தால், என்னுடைய தொகுதியிலே இருக்கின்றவற்றை மட்டும் சொல்லிவிட்டு அமரலாம் என்று நினைக்கிறேன். இங்கே சென்னையிலிருந்து என்னுடைய தொகுதிக்கு, கமுதி நகருக்கு ஓடிக்கொண்டிருந்த பஸ் ஒன்று நிறுத்தி வைக்கப்பட்டிருக்கிறது. அதை மீண்டும் நாம் செலுத்துவதற்கு அனுமதி வழங்கவேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன். பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகம் இரண்டாகப் பிரிக்கப்பட்டு, ஒரு கழகத்திற்கு தேசியத் தலைவர் திரு. முத்துராமலிங்கத் தேவர் பெயரைச் சூட்ட வேண்டுமென்று நான் பணிவன்போடு கேட்டுக் கொள்கிறேன், அதே நேரத்தில் தனியார் நிறுவனம் ஒன்று அங்கே 200 பஸ்களுக்கு மேல் ஓட்டிக் கொண்டிருக்கிற ஜெய விலாஸ் என்ற நிறுவனம் நம்முடைய அரசு பஸ்களுக்கு இடையூறாக இருந்துகொண்டு, அங்கே அரசு பேருந்துகளை குறித்த நேரத்திற்கு எடுக்கமுடியாமல் ஒரு சூழ்நிலையை உருவாக்கிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அந்த மாதிரி இடைஞ்சல்களைக் கொடுத்துக் கொண்டிருக்கின்ற தனியார் பஸ்களை ஓரளவுக்குக் கட்டுப்படுத்துவதற்கு உடனடியாக நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

1982 மார்ச் 24] [திரு. கே. தனுக்கோடித்தேவர்]

அதேபோல், எங்கள் தொகுதியைப் பொறுத்தவரையில் 3 நகரங்கள், பெரிய நகரங்களாக இருக்கின்றன. அவைகள், கமுதி, முதுகுளத்தூர், அபிராமம் என்ற 3 நகரங்கள் இருக்கின்றன. அந்த நகரங்களைச் சுற்றி டவுன் பஸ் விடாத காரணத்தால், பொதுமக்கள் குறிப்பாக விவசாய மக்கள் மிகவும் அவதிப்பட்டுக்கொண்டிருக்கிறார்கள் என்று நான் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன், எனவே, அங்கே டவுன் பஸ் விடுவதற்கு வேண்டிய ஏற்பாடுகளைச் செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அங்கே நம்முடைய அரசு வாகனங்களுக்கு எதிராக தனியார் வாகனங்கள் அட்டகாசம் செய்துகொண்டு தடுக்க முடியாமல் நம்முடைய அரசு பஸ்களுக்குத் தொந்திரவு கொடுத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அதேபோல், முதுகுளத்தூரில், பாண்டியன் பஸ் போக்குவரத்து டெப்போ ஒன்றை அமைக்க வேண்டுமென்று 3 ஆண்டு காலமாக ஏற்பாடு செய்து, இன்றைக்கு அந்த டெப்போ அமைப்பதற்கு எல்லா ஏற்பாடுகளையும் செய்திருப்பதாக நான் கேள்விப்படுகிறேன். உடனடியாக முதுகுளத்தூர் நகரிலே அந்த டெப்போவை அமைச்சர் அவர்கள் அமைக்க ஏற்பாடு செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். இந்தத் தனியார் பஸ்கள் செல்கின்ற எந்த இடத்தை எடுத்துக் கொண்டாலும், நம்முடைய அரசு பஸ்கள் ஓட்டுகின்ற இடங்களிலே எல்லாம் அவர்கள் வழித்தடங்களை எடுத்துக் கொண்டு, நம்முடைய பஸ் ஓடுகின்ற இடங்களிலே எல்லாம் டிக்கட் கலெக்ஷனை குறைத்து அவர்கள் வாரிக் கொண்டு போகிறார்கள். அதே நேரத்தில் ஓட்டுகின்ற பஸ்கள் கூட நிறுத்தி வைக்கப்பட்டிருக்கின்றன. மீண்டும் அந்த வழித்தடங்களில் பஸ்கள் ஓட்டுவதற்கு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும். அதே நேரத்தில் நம்முடைய பாண்டியன் பஸ் போக்குவரத்துக் கழகம் என்னுடைய தொகுதியில், 100 கிலோ மீட்டர் உள்ள வழித்தடங்களுக்கு இதுவரையில் பஸ் விடாத காரணத்தால் பஸ் விட முடியாத சூழ்நிலை அங்கே இருக்கின்றது. சம்மந்தப்பட்ட அதிகாரிகளிடம் கேட்கின்றபோது எங்களிடத்தில் பஸ்கள் இல்லை, பஸ்கள் வந்தவுடன் அந்த வழித்தடங்களில் ஓட்டுகிறோம் என்று சொல்கிறார்கள். அந்த மாதிரி தகராறு இருக்கின்ற இடத்தில், அரசு பஸ்களை விடுவதற்கு, தனியார் பஸ்களுக்கும், கொஞ்சம் புதிய வழித்தடங்களை அந்தப் பகுதியில் கொடுத்து, மக்களுடைய குறைகளைப் போக்குவதற்கு, முன்வரவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். மீண்டும் தேசியத் திருமகன் தேவர் அவர்களுடைய பெயரால் நல்ல காரியம் செய்த இந்த அரசு, அவர்கள் பெயரால் பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகம் இரண்டாக பிரிக்கின்ற காரணத்தால் அந்தப் பகுதியில் தேசிய திருமகன் பெயரால் அமைக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டு, விடைபெறுகிறேன், வணக்கம், நன்றி, ஜெய் ஹிந்த்.

* திரு. கோ. விஸ்வநாதன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்துத் துறை மானியத்தின் மீது என்னுடைய கருத்துக்களைச் சொல்வதற்கு எனக்கு நேரம் கொடுத்தமைக்கு நன்றி கூறி என்னுடைய உரையை ஆரம்

பிக்கிறேன். நம்முடைய அமைச்சர் அவர்கள் இந்தத் தொழிலிலே, அனுபவமும், திறமையும், இளமையும், இனிமையும், கொண்டவர். அவருடைய தலைமையில் இந்தப் போக்குவரத்துத் துறை மென்மேலும் பெருகும் என்பதிலே எனக்குச் சந்தேகம் இல்லை. இந்தியாவிலே இருக்கின்ற மாநிலங்களிலே நம்முடைய மாநிலத்தில்தான் மிகக் குறைந்த கட்டணத்தில், போக்குவரத்திலே, மிகச் சிறப்பான வேலையை செய்துக்கொண்டிருக்கிறது நம்முடைய தமிழக போக்குவரத்துத் துறை. எனக்கு முன்னாலே பேசிய உறுப்பினர்கள், குறிப்பாக நம்முடைய பிரதான எதிர்க்கட்சியைச் சேர்ந்த உறுப்பினர்கள் தேசியமயக் கொள்கையை இந்த அரசு சரியாக செயல்படுத்தவில்லை என்று குறிப்பிட்டார்கள். நான் அவர்களுக்கு நினைவூட்ட கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். 1976 ஆம் ஆண்டு ஜனவரி மாதம், தி.மு.க. அரசு அகற்றப்பட்ட போது, பொதுத்துறை 50 சதவீதமாகவும், தனியார் துறை 50 சதவீதமாகவும் இருந்ததை இந்த அரசு மாற்றி அமைத்து, இப்போது 50 சதவீதம் இருந்த தனியார் துறையை 39 சதவீதமாகவும், 50 சதவீதமாக இருந்த பொதுத்துறையை 61 சதவீதமாகவும் மாற்றி அமைத்து இருப்பது, நம்முடைய முதல்வர் புரட்சித் தலைவர் செய்ததாகும் என்பதை அவர்கள் மறந்து விடக்கூடாது.

இங்கு சென்ற ஆண்டிலே மட்டும் 13 கோடி ரூபாய் நஷ்டம் வந்திருக்கிறது என்று பேசிய மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் சுட்டிக் காட்டினார்கள். அவர்கள் உணர்ந்துதான் சொல்லியிருக்கிறார்கள் என்று கருதுகிறேன். நஷ்டம் ஏற்படுவதற்கு என்ன காரணம் என்று பார்த்தால், இன்றைக்கு டீசல் விலை ஏறியிருக்கிறது; டயர் விலை ஏறியிருக்கிறது; ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் விலை ஏறியிருக்கிறது; சேசிஸ் விலை இரண்டு இலட்சம் ரூபாயைத் தாண்டி விட்டது; பஸ் பாடி கட்டுவதிலே ஆண்டுக்காண்டு 10,000 ரூபாய் முதல் 20,000 ரூபாய்வரை உயர்ந்துகொண்டே இருக்கிறது. இவை அத்தனைக்கும் காரணம் மத்திய அரசின் தவறான கொள்கைதான். அதன் காரணமாகத்தான் 13 கோடி ரூபாய் நஷ்டம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. அதனுடைய முழு பொறுப்பையும் மத்திய அரசுதான் ஏற்கவேண்டும். ஆனால் அவர்கள் செய்த முடிவு தமிழ்நாட்டைப் பாதித்திருக்கிறது.

நம்முடைய போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நல்லமுறையில் பணியாற்றிக் கொண்டிருக்கின்றன. அவைகளுக்குச் சிறந்த நிர்வாகிகள் கிடைத்திருக்கிறார்கள் என்பதை அறிந்து பாராட்டுகிறேன். இதிலே ஒரே ஒரு சிக்கல் மட்டும் வந்திருக்கிறது. அழகான புதிய பஸ்களைக் கொடுக்கிறோம். ஆனால் ஏனோ, பராமரிப்பு சரியாக இல்லை என்பதைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். அதற்கு முதல் காரணம் பழுதடைந்த ரோடுகள். அதைச் சரி செய்ய வேண்டுமென்றால் இந்த நேரத்தில் நான் கூறிக்கொள்ள

1982 மார்ச் 24] [திரு. கோ. விஸ்வநாதன்]

விரும்புவது, எந்த அமைச்சரிடத்திலே போக்குவரத்துத் துறை இருக்கிறதோ அதே அமைச்சரிடத்திலே நெடுஞ்சாலைத் துறையும் இருக்க வேண்டும். அதை அரசு பரிசீலிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இப்போது பராமரிப்பிலே இருக்கிற குறை ஒன்றை மட்டும் இங்கே குறிப்பிட விரும்புகிறேன். எனக்கு முன்னால் பேசியவர்களும் அதைக் குறிப்பிட்டார்கள். பஸ் போய்க்கொண்டிருக்கும் போது பஞ்சர் ஆனால் நடுவழியிலே பிரயாணிகளை இறக்கி விட்டு விடுகிறார்கள். இந்தக் குறையைப் போக்க அதற்கு ஒரு மாற்றுச் சக்கரம் கொடுக்க போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக இங்கே வேகக்கட்டுப்பாடு கருவி (ஸ்பீட் கன்ட்ரோலர்) பொருத்துவது பற்றி சொன்னார்கள். இந்தத் தொழிலிலே நான் ஓரளவுக்கு அனுபவம் உள்ளவன் என்ற முறையில் சொல்கிறேன். அது தேவையில்லை. 5,000 ரூபாய் கொடுத்து, அந்தக் கருவியை பஸ்ஸிலே பொருத்துவதினால் பயனில்லை; அதனால் இலாபம் இல்லை; ஆகவே அது தேவையில்லை என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

இன்றைக்கு ஒரு பெரிய பிரச்சனை போக்குவரத்துத் துறையில் இருக்கிறது. அது டவுன் பஸ்ஸை பற்றியது. இந்த டவுன் பஸ் என்பது இப்போது மிஸ்நாமர் ஆகிவிட்டது. டவுன் பஸ் என்றால் முன்னாலே டவுனுக்குள் மட்டும் சென்று வருவதாக இருந்தது. பின்னாலே கிராமத்திலேயிருந்து டவுனுக்கு வந்து சேருகின்ற பஸ்களும் டவுன் பஸ்கள் என்று ஆனது. இப்போது ஓடுகின்ற டவுன் பஸ்ஸைப்பார்த்தால் இரண்டு நகரங்களையே இணைப்பதாக இருக்கிறது. 30 கிலோ மீட்டர் தூரத்திற்கு டவுன் பஸ் என்றால் இடையிலே இரண்டு நகரங்கள் வந்துவிடுகின்றன. அவ்வளவு நீண்ட தூரமாக இருக்கிறது. இதனால் புறநகர் பேருந்துகள் பாதிக்கப்படுகின்றன. ஏனென்றால் டவுன் பஸ்ஸில் கட்டணம் குறைவாக இருக்கிறது. அதன் காரணமாகப் புறநகர் பேருந்துகளில் பயணிகள் ஏறாமல் டவுன் பஸ்ஸையே எதிர்பார்க்கிறார்கள். அதன் விளைவாகப் பல இடங்களில் தனியார் துறையைச் சேர்ந்த பேருந்துகளாக இருந்தாலும் சரி, அரசுத் துறையைச் சேர்ந்த அல்லது பொதுத்துறையைச் சேர்ந்த பேருந்துகளாக இருந்தாலும் சரி, சில நேரங்களில் ஆளே இல்லாமல், பயணிகள் இல்லாமல் காலியாக ஓடக்கூடிய சூழ்நிலை இருக்கிறது.

எங்களிடத்திலே வந்து எங்கள் ஊருக்கு பஸ்ஸே இல்லை என்று சொல்கிறார்கள். அங்கே 3 பேருந்துகள் ஓடுகின்றன என்று சொன்னால் அந்த பஸ் எங்களுக்கு வேண்டாம்; அது மஃபசல் பஸ், கட்டணம் அதிகமாக இருக்கிறது; டவுன் பஸ் வேண்டும் என்று கேட்கிறார்கள். மஃபசல் ரூட்டில் ஒரு ரூபாய் கட்டணம் என்றால் டவுன் பஸ் ரூட்டில் 50 காசுதான் கட்டணம் என்ற

[திரு. கோ. விஸ்வநாதன்] [1982 மார்ச் 24

அளவில் நாம் வைத்திருக்கிறோம். அதனால் புறநகர் பேருந்துகளில் பயணிகள் இல்லாமல், சரியாக ஓட்டமுடியாமல் கட்டணத்தைக் குறைத்து, ஓட்டுகிறார்கள். எனவே, இதிலே அரசு ஒரு சரியான முடிவு எடுக்க வேண்டும். இன்றைக்கு இருக்கிற கட்டண வித்தியாசம் அதிகமாக இருப்பதால் இப்படிப்பட்ட ஒரு "அன்ஹெல்த்தி காம்படிஷன்'' இருக்கிறது. இந்த வேறுபாட்டைக் குறைக்க அரசு வழிவகைச் செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இன்றைக்கு ஆர்.டி.ஓ. அலுவலகம் 10 ஆண்டுகளுக்கு முன்னால் எப்படி இருந்ததோ அதே நிலையில்தான் இருந்துகொண்டிருக்கிறது. நாம் ஆண்டுதோறும் புதிய வண்டிகளை நிறைய விட்டுகொண்டிருக்கிறோம். ஆனால் ஆர்.டி.ஓ. அலுவலகத்தில் ஸ்டாஃப் அதிகம் இல்லை. கிளார்க் இல்லை; டைபிஸ்ட் இல்லை டைப்ரயிட்டர் இல்லை; காகிதம் கூட அவர்களுக்குப் போதுமான அளவுக்கு இல்லை. அதனால் மாதக்கணக்கில் தாமதம் ஏற்படுகிறது. இப்படிப்பட்ட குறைகளைப் போக்க, அந்த அலுவலகங்களுக்குத் தேவையான வசதிகளை செய்துகொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இன்னொன்று, மோட்டார் வாகனச் சட்டங்களையும் விதிகளையும் தனியார் துறையும் பொதுத் துறையும் மதித்து நடக்க வேண்டும். பல இடங்களில் இந்த ஆர்.டி.ஓ. அலுவலகத்திற்குத் தெரியாமலே பஸ்ஸை விடுகிறார்கள்; பஸ்ஸை நிறுத்திவிடுகிறார்கள்; நேரத்தை மாற்றி ஓட்டுகிறார்கள். இப்படிப்பட்ட செய்கைகள் நிறுத்தப்பட வேண்டும். ஆர்.டி.ஓ.-வுக்குத் தெரியாமல் எதுவும் செய்யக்கூடாது; சட்டங்களையும் விதிகளையும் மீறி எதையும் செய்யக்கூடாது. மீறினால் அரசு கடுமையான நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

(பிற்பகல் 12-40)

போட்டி இருக்கின்ற இடத்தில் தான் திறமை அதிகம் இருக்க முடியும். அதற்கு உதாரணம் சொல்லவேண்டுமானால், இந்தியன் ஏர்லைன்ஸ், ஏர் இந்தியா நிறுவனங்களைச் சொல்லலாம். போட்டி இல்லாத காரணத்தால், இந்தியன் ஏர்லைன்ஸல் பயணிகளைக் கவனிக்க மாட்டார்கள். ஏர் இந்தியா உலக நாடுகளில் உள்ள நிறுவனங்களோடு போட்டி போடவேண்டியிருப்பதால் அங்கே மிகத்திறமையான அளவிற்குப் பணியாற்றுகிறார்கள் ஆகவே, அந்த வகையில் போக்குவரத்துத் துறையில் கூட, தனியார்த் துறைக்கும், பொதுத் துறைக்கும் இடையேயும், அதைப்போலவே, ஒரு போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கும், மற்றொரு போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கும் இடையே போட்டி மனப்பான்மையோடு பணிகளைச் செய்வதற்கு ஊக்குவிக்கப்பட வேண்டும். அப்போதுதான் திறமை வளரும். அப்படிப்பட்ட ஒரு நல்ல போட்டிக்கு நடுவராக இருந்து நம்முடைய மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் பணியாற்றவேண்டும் என்று வேண்டி, விரும்பிக் கேட்டு, என் உரையை முடித்துக் கொள்கிறேன். வணக்கம்.

TRUTH ALONE TRIUMPHS

திரு. அ. ரகுமான்கான்: மன்றத்தின் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இங்கே போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் வைத்து இருக்கும் சாலைப் போக்குவரத்து மானியக் கோரிக்கை மீது திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தின் சார்பில் ஒரு சில கருத்துக்களைச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

பஸ்களை தேசீயமாக்கவேண்டும் என்பதுதான் பேரறிஞர் அண்ணா அவர்களின் கொள்கை. அந்தக் கொள்கையின் அடிப்படையில்தான் திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் ஆளும் கட்சியாக இருந்தபோது, டி.வி.எஸ், கம்பெனி, ஏ.பி.டி., சக்தி விலாஸ் ராமன் அன்ட் ராமன், ராம விலாஸ் போன்ற தனிநபர் பஸ் நிறுவனங்களை எல்லாம் அன்றைய தினம் அரசுடைமையாக்கியது. அது மட்டுமல்லாமல், 7 போக்குவரத்துக் கழகங்களை உருவாக்கியது. ஆனால், இன்றைக்கு ஆளும் பொறுப்பிலே இருக்கக்கூடிய அகில இந்திய அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக்கழக சர்க்காருக்கு பஸ் தேசீயமயக் கொள்கையில் என்ன கருத்து இருக்கிறது என்று கேட்டால், இந்தப் பாலிசி நோட்டில் மிகத் தெளிவாகக் குறிப்பிட்டு இருக்கிறார்கள். ''நாட்டுடைமையாக்குவது தொடர்பாக நமது அணுகு முறை மிகத் தெளிவானதாகும்'' என்ன தெளிவானது என்று கேட்டால், அடுத்த வரிகளில் அதைக் குறிப்பிடுகிறார். பஸ்கள் தனியார் துறையிலும் இருக்க வேண்டும் என்று குறிப்பிட்டு விட்டு, அதுதான் பயணிகளுக்கு மேலும் வசதியாக இருக்கும் என்றும் குறிப்பிட்டு இருக்கிறார்கள். ஆக, நான் சொல்ல விரும்புவது, பயணிகளின் வசதிக்காகத் தனியாருடத்தில் பஸ்கள் இருக்கவேண்டும் பல ரூட்டுகளில் பஸ்கள் அனுமதிக்கவேண்டும் என்று சொல்வது, உங்களுடைய வசதிக்காகத்தான், மோட்டார் மன்னர்களிடமிருந்து கொள்ளை அடிப்பதற்காகத்தான். **எனவேதான், பஸ் தேசியமாக்குவது என்ற அண்ணாவின் கொள்கைக்கு மாறாக, நீங்கள் இன்றைய தினம் பஸ் பர்மிட்டுகளை வழங்கிக்கொண்டு இருக்கிறீர்கள் என்று குற்றம்சாட்ட விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. கே. இராஜா முகமது: மாண்புமிகு உறுப்பினர் பேசுகின்ற நேரத்தில் சொன்ன **அந்த வார்த்தைகளை அவைக் குறிப்பில் இருந்து நீக்கிவிடுவது நல்லது என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: அந்த வார்த்தைகளை அவைக் குறிப்பில் இருந்து நீக்கிவிட வேண்டும் என்று உத்தர விடுகிறேன்.

**மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரின் ஆணைக்கிணங்க அகற்றப்பெற்றது.

திரு. அ. ரகுமான்கான் : ஆக, அண்ணாவின் பஸ் தேசிய மயக்கொள்கை இங்கே மறுக்கப்பட்டு இருக்கிறது. அண்ணாவின் பஸ் தேசிய மயக்கொள்கையை நீங்கள் குழிதோண்டிப் புதைத்து இருக்கிறீர்கள். அண்ணா வழி என்று சொல்லிவிட்டு, அண்ணா விற்கு நாமம் போடும் காரியத்தைச் செய்வதற்கு நீங்கள் இறங்கி இருக்கிறீர்கள் என்று நான் குற்றம் சாட்ட விரும்புகிறேன்.

அடுத்து, இன்றையதினம் ஆம்னி பஸ்கள் ஓடிக்கொண்டு இருக்கின்றன. அந்த முதலாளிகள் இதன்மூலம் கொள்ளை அடித்துக்கொண்டு இருக்கிறார்கள். சில காலத்திற்கு முன்பு பல போலீஸ் அதிகாரிகள் ஆம்னி பஸ் முதலாளிகளிடத்தில் லஞ்சம் வாங்கினார்கள் என்று வழக்குப் போட்டீர்கள். பலரை சஸ்பெண்டு செய்தீர்கள். அந்த அதிகாரிகள் மறுபடியும் பணியில் அமர்த்தப்பட்டுவிட்டார்களா? அந்த வழக்குகள் என்ன ஆயிற்று? இந்த விவரங்களை நான் இந்த நேரத்தில் கேட்க விரும்புகிறேன். அந்த அதிகாரிகள் பதவியில் மீண்டும் அமர்த்தப் பட்டு இருக்கிறார்கள் என்று சொன்னால், அதில் என்ன நியாயம், என்ன முறை இருக்கிறது என்பதைத் தெரிந்து கொள்ள விரும்பு கிறேன். இன்றைக்கு அந்த ஆம்னி பஸ்களைத் தேசியமயமாக்கு வதற்கு இந்தச் சர்க்கார் ஏன் தயங்குகிறது? அங்கேயிருந்து கப்பங்கள் வாங்குவதற்கு ஏதேனும் முயற்சிகள் நடைபெறு கிறதா என்று அறியவிரும்புகிறேன்.

நான் ஒரு கடுமையான குற்றச்சாட்டு சொல்ல விரும்புகிறேன். லாரிகளுக்கு நேஷனல் பர்மிட் வழங்கப்பட்டு இருக்கிறது. அதிலே மிகப் பெரிய ஊழல் நடைபெற்று இருக்கிறது என்பதை நான் ஆதாரத்தோடு சொல்ல விரும்புகிறேன். மொத்தம் 2,609 பேர்கள் விண்ணப்பம் செய்திருக்கிறார்கள். லாரி நேஷனல் பெர்மிட்டுக்காக, அதிலே 75 ரூபாய் கட்டணம் கட்டவேண்டும். அப்படி கட்டிய 400 பேர்களுக்கு அந்த நேஷனல் பெர்மிட் லைசன்ஸ் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. தகுதியின் அடிப்படையில் தான் அந்த பெர்மிட்டுகள் தரப்படவேண்டும். ஆனால் எந்தத் தகுதியின் பேரில் விதிகளுக்குப் புறம்பாக நீங்கள் யார் யாருக்கெல்லாம் கொடுத்திருக்கிறீர்கள் தெரியுமா? அந்த புறத் திலே அமர்ந்திருக்க கூடிய சட்டமன்ற உறுப்பினர் ஒருவருடைய மனைவியின் பெயருக்கு நீங்கள் இந்த பெர்மிட்டை கொடுத் திருக்கிறீர்கள். தகுதிகளுக்கு மாறாக, விதிகளுக்குப் புறம்பாக கொடுத்திருக்கிறீர்கள். அவர் டிரைவர் அல்ல, டிரைவிங் எக்ஸ் பீரியன்ஸ் உள்ளவர் அல்ல. மெக்கானிக்கும் அல்ல, ஆனாலும் லாரி பெர்மிட்டை கொடுத்திருக்கிறீர்கள். அந்தப் பெயரைக் கூட என்னால் சொல்ல முடியும். ஆனால் அப்ளிகேஷன் நெம்பரைச் சொல்கிறேன், அது 1863, பெயர் கேட்டாலும் சொல்லத் தயார், கெஸட்டிலே வெளிவந்திருக்கிறது.

அது மட்டும் அல்ல, இன்னொரு லாரி பெர்மிட்டையும் கொடுத்திருக்கிறீர்கள். யாருக்கு என்றால் எங்களுடைய கட்சியிலே இருந்த ஒருவருக்குத் தான். அவர் ஒரு வக்கீல். கோர்ட்டுக்கு போகக்கூட முடியாத நிலையில் கம்பை ஊன்றிக் கொண்டு போகிறார். அவரும் டிரைவர் அல்ல, மெக்கானிக்கும் அல்ல, உங்களுடைய கட்சிக்கு வந்துவிட்டார் என்ற ஒரே காரணத்திற்காக இந்த பெர்மிட்டை கொடுத்திருக்கிறீர்களா என்று கேட்க விரும்புகிறேன்? அவருடைய அப்ளிகேஷன் நெம்பர் 1870. நான் வெளியிலே இன்னொன்றையும் கேள்விப்படுகிறேன். இந்த லாரி பெர்மிட்டுகளுக்குத் தலைக்கு 10,000 ரூபாய் வசூலிக்கப்பட்டிருக்கிறது என்று. ஆகவே இதிலே மிகப் பெரிய ஊழல் நடைபெற்று இருக்கிறது என்ற கடுமையான குற்றச்சாட்டை இந்த நேரத்திலே நான் தெரிவிக்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

இன்னும் சொல்லப்போனால் இந்த லாரி பெர்மிட்டுகள் திருச்செந்தூருக்கு 32 கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. கரூருக்கு 25 கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. நாமக்கல்லுக்கு 81 கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. இது குறித்து நீதிவிசாரணை தேவை. தலைக்கு 10,000 ரூபாய்க்கும் மேலாக வழங்கப்பட்டிருக்கிறது. இது குறித்து இவ்வளவு தெளிவோடு சொல்வதற்குக் காரணம் இது சம்பந்தமான வழக்குகளில் நானே ஆஜராகியுள்ளேன். ஆகவே நீதி விசாரணை வைத்தால் இந்த ஊழலைப் படம் பிடித்து காட்ட நான் தயாராக இருக்கிறேன், பொறுப்பு ஏற்றுக் கொள்கிறேன் என்று தெரிவிக்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அடுத்து(Speed controlling device 'Dnica') என்பதைப் பொறுத்து சில வார்த்தைகள் கூறவிரும்புகிறேன். வேகக் கட்டுப்பாடு கருவி என்ற அந்தக் கருவி நம்முடைய வண்டிகளிலேயெல்லாம் பொருத்தப்பட்டிருக்கிறது. வேகத்தை கட்டுப்படுத்துவதற்காக, ஆனால் அது வேகத்தை கட்டுப்படுத்துகிற கருவியாக இருக்கிறதா என்றால் இல்லை. ஆனால் இதைப்பற்றி வெளிநாட்டிலே பேசுகிறபோது சொல்கிறீர்கள். இந்தக் கருவி எங்களுக்குச் சரியாகப் பயன்படவில்லை. எடுக்கப்போகிறோம் என்று. அதற்குப் பதிலாக புதியதாக வேறு ஒரு கருவியைக் கொண்டு வரப் போகிறோம் என்றும் சொல்லியிருக்கிறீர்கள். நான் கேட்கவிரும்புகிறேன், இன்றைக்கு அந்தக் கருவி வேக கட்டுப்பாடு. செய்யும் வேலையைச் செய்யவில்லை பயன் இல்லாமல் போய்விட்டது என்று சொல்கிறீர்களே, ('Dys con') என்னும் இந்தக் கருவியை (Dynoerayh Cab company, Bombay) என்ற நிறுவனத்திடமிருந்து பம்பாயிலிருந்து தானே வாங்கியிருக்கிறீர்கள், இதற்கு டெண்டர் போட்டீர்களா? கால் ஃபார் செய்தீர்களா? இல்லையே. இந்த ஸ்பிட் லிமிட் கருவி 1,000 ரூபாயிலிருந்து 1200 ரூபாய் வரைதான் வெளியிலே விலை விற்கும்போது, 5,000 ரூபாய் வரையில் கொடுத்து வாங்கியிருக்கிறீர்கள். ஆகவே நான் பகிரங்கமாகவே குற்றம் சுமத்துகிறேன், பகிரங்கமாகவே கேட்கிறேன். அந்தக் கம்பெனியிடமிருந்து எவ்வளவு வாங்கி

னீர்கள்? இவ்வளவு ரூபாய் கொடுத்து வாங்கியும் அது பயன் படவில்லை என்றால் அதற்கு என்ன காரணம்? இன்றைக்கு 13 கோடி ரூபாய் அளவுக்கு நஷ்டத்தில் ஓடுவதாகச் சொல்கிறீர் களே, அதற்கு யார் காரணம்? இப்படிப்பட்ட ஊழல்கள் அல்லவா காரணம்?

(மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர்—தலைமை)

நான் இன்னொரு பிரச்னையைக் குறித்தும் தெளிவுப் படுத்த விரும்புகிறேன். மிக முக்கியமான ஒரு செய்தியை உங்கள் கவனத்திற்குக் கொண்டு வர விரும்புகிறேன். தமிழ்நாடு இன்டஸ் ரியில் இன்வெஸ்ட்மென்ட் கார்ப்பொரேஷன் தொழில் துவங்கு வதற்குப் பணம் தருகிற நிதி வழங்குகிற நிறுவனம், அதைப் பயன்படுத்தி இந்தச் சர்க்காரிலே சில புள்ளிகள் கொள்ளை அடிக்க சதித் திட்டம் தீட்டியிருக்கிறார்கள். அசோக் லேலேன்ட் டிடம் இருந்து சேசஸ்களை விற்றுக் கொடுக்கும் ஏஜென்ட்டாக செயல்படுவதற்காக ஆதாரங்கள் வேண்டுமானால் போதுமான ஆதாரங்கள் என்னிடத்திலே இருக்கின்றன. நேற்றுதான் கடைசி நாள் எதற்கு என்று கேட்டால் அந்தக் கார்ப்பொரேஷ னிலே, இந்த லாரி சேசஸ்களை டீலர்ஸ் வாங்குவதற்கான கடைசி நாள். இதற்காக 9 கோடி ரூபாய் கடனைப்பெறுவதற்காக, இந்த அரசு அந்தக் கார்ப்பொரேஷனுக்கு கொடுத்திருக்கிறது. நேற்றுதான் கடைசி நாள் அந்த 450 சேசஸ்களை வாங்கு வதற்கு. ஆகவே சர்க்கார் 9 கோடி ரூபாயை இந்த சேசஸ்கள் வாங்குவதற்காக அந்தக் கார்ப்பொரேஷனுக்குக் கொடுத்து, அந்த சேசஸ்களை டிஸ்போஸ் பண்ணுவதற்கான ஒரு முறையை ஏற் படுத்தியிருக்கிறார்கள். நான் பகிரங்கமாகவே குற்றம் சுமத்த விரும்புகிறேன், ஒவ்வொரு சேசஸுக்கும் 5,000 ரூபாய் வீதம் வசூல் பண்ணப்பட்டிருப்பதாக, தகவல் எனக்கு தரப்பட்டிருக் கிறது. நான் கேட்க விரும்புகிறேன், இது ஊழல் இல்லையா?

(பிற்பகல் 12-50.)

அது மட்டுமல்ல, நான் இன்னொன்றையும் இங்கே உங்களுடைய கவனத்திற்குக் கொண்டு வர விரும்புகிறேன். பார்லிமெண்டிலே மத்திய சர்க்காருடைய அமைச்சர் திரு. வீரேந்திர பட்டீல் அவர்கள் தமிழக அரசினுடைய பூம்புகார் கார்ப்பரேஷன்—சப்பல் சம்பந்தமாக சிலகருத்துக்களைத் தெரிவித்திருக்கிறார்கள். உங்களுடைய பிரதிநிதியான திரு. மோகனரங்கம் அவர்களும் அங்கே இருக்கிறார்கல். ஆகவே நீங்கள் சொல்லவேண்டிய கருத்தினை அவர் பேசிக் கொண்டிருக் கிறார். இங்கே ஒரு சபை நடந்து கொண்டிருக்கின்றது. ஆனால் மேற்கு ஜெர்மனி நிறுவனத்திலே இருந்து 3 கப்பல்கள் வாங்குவதற்கு ஒப்பந்தம் நடைபெற்று இருக்கின்றது. ஆனால் அதே நேரததில் இந்த ஒப்பந்தத்தின்படி கப்பல் வாங்கப்படுமா? வாங்குகின்ற எண்ணத்தில் தமிழக சர்க்கார் இருக்கின்றதா; இல்லையா; இங்கே ஒரு அமைச்சர், அவருக்கு ஒரு சம்பளம்.

1982 மார்ச் 24] [திரு. அ. ரகுமான்கான்]

அவருக்கு ஒரு நிர்வாகம். இங்கே ஒரு சபை நாம் எல்லாம் அதன் உறுப்பினர்கள். ஆனால் அது பற்றி அமைச்சர் இங்கே கருத்து தெரிவிக்கவில்லை. இங்கே ஒரு நோட் கொடுத்திருக்கிறார்கள் அதிலே நாட்டுடமையாக்கப்பட்ட சாலைப் போக்குவரத்து, கப்பல் போக்குவரத்து பற்றிய சாதனைகளைப் பற்றி எல்லாம் ஆரவாரத்தோடு குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். ஆனால் இதைப் பற்றி மட்டும் ஏன் சொல்லவில்லை மாண்புமிகு உறுப்பினர் துரைமுருகன் அவர்களும் கூட கேட்டார்கள், பட்ஜெட்டிலும் குறிப்பிடவில்லை. ஆளுநர் உரையிலும் குறிப்பிடவில்லை என்று, ஆகவே இது ஏன் மர்மமாக இருந்துகொண்டிருக்கின்றது என்பதை விளக்க வேண்டும்.

இன்னும் சொல்லப்போனால் நம்முடைய மாண்புமிகு அமைச்சர் திரு முத்துசாமி அவர்கள் தூத்துக்குடி துறைமுகத்தினுடைய ஆழத்தையும், கப்பலின் எடையையும், சரக்கினுடைய எடையையும், கிரேன்களின் எடையையும் அவற்றின் எண்ணிக்கையையும் சொல்லி இங்கே இருக்கக்கூடிய எக்ஸ்பர்ட் கமிட்டியின்படி இந்த மூன்று கப்பல்கள் முறையான விலைக்கு அதுவும் 100 கோடி ரூபாய்க்கு, ஒவ்வொன்றும், 33·3 கோடி ரூபாய்க்கு நாங்கள் வாங்கி இருக்கிறோம். இதிலே தவறு எதுவும் இல்லை என்றெல்லாம் இங்கே விளக்கம் கொடுத்தார்கள். ஆனால் உங்களுடைய விள்க்கத்தை எல்லாம் வீரேந்திர பட்டீல் கிண்டல் செய்கிறார். எங்கே இருக்கின்றது அந்த எக்ஸ்பர்ட் கமிட்டி யார்யார் அதனுடைய உறுப்பினர்கள்? என்ன அறிக்கை கொடுத்திருக்கிறார்கள் அவர்கள்? அந்த அறிக்கையை அனுப்பினார்களா? அதற்கு என்ன பதில் சொல்லி இருக்கிறார்கள்? இன்னும் சொல்லப் போனால் வீரேந்திர பட்டில் தெளிவாகச் சொல்லி இருக்கிறார் பார்லிமெண்டிலே. நீங்கள் என்ன தரம் என்று சொல்கிறீர்களோ அதே தரமுள்ள ஜெர்மனி நிறுவனக் கப்பல் பற்றி வீரேந்திர பட்டீல் அவர்கள் இதற்கான அமைச்சர் என்பதால் நாடாளுமன்றத் விவாதத்திலே கலந்துகொண்டு கருத்துக்களைத் தெரிவித்திருக்கிறார்கள். அவர் சொல்கிறபோது குறிப்பிடுகிறார்—நாம் ஒன்றை மறந்துவிடக்கூடாது, இங்கே விவாதமே அதனுடைய தரம் வேறு, இதனுடைய தரம் வேறு என்பதுதான், அதிலேதான் ஒளிந்து கொண்டிருக்கிறீர்கள், ஆகவே அவர்கள் சொல்கிறார்கள் நீங்கள் சொல்கின்ற தரமான கப்பலைப் பற்றித்தான் எங்களுடைய ஷிப்பிங் வளர்ச்சிக் கழகம் கோடிட்டுக் காட்டி இருக்கின்றது. அதுபற்றி எங்களுடைய எக்ஸ்பர்ட்கள் தெளிவாகச் சொல்லி இருக்கிறார்கள் என்று சொல்கிறார்கள்.

பிரிட்டிஷ் நிறுவனத்தின் கப்பலின் விலை 24 கோடி ரூபாய். யுகோஸ்லாவியா கப்பலின் விலை 23·40 கோடி ரூபாய். பல்கேரியா கப்பலின் விலை 22 கோடி ரூபாய். இது நான் சொல்கின்ற பட்டியல் அல்ல. வீரேந்திர பட்டீல் அவர்கள் சொல்லக் கூடிய பட்டியல். உங்களுடைய விசேஷ பிரதிநிதியாக அங்கே

இருக்கின்ற மோகனரங்கம் அங்கே பேசுகிற போது சொல்லி இருக்கிறார், ஜெர்மனி கப்பல் தரம் உயர்ந்தது என்று சொல்லி இருக்கிறார். ஆனால் அதை வீரேந்திர பட்டீல் ஒப்புக் கொண்டதாகத் தெரியவில்லை. ஆகவே நான் கேட்க விரும்பு கிறேன், உங்களுடைய எக்ஸ்பர்ட் கமிட்டி மெம்பர்கள் யார்யார்? இந்த ஒப்பந்தத்தைப் பற்றி நீங்கள் ஏன் குறிப்பிடவில்லை? இங்கே ஏன் அதற்கான வதாதத்திற்கு ஏற்பாடு செய்யவில்லை? நீங்கள் அமைச்சருக்கு எழுதிய கடிதம் என்ன? கப்பல் வளர்ச்சிக் கழகத்திற்கு எழுதிய கடிதம் என்ன? அதற்கு அவர்கள் கொடுத்த பதில் என்ன? இது குறித்து மக்கள் பிரதிநிதிகளாகிய எங்கள் முன்னாலே, இந்த சபை முடிவதற்கு முன்னாலே ஒரு விவாதத் தற்கு ஏற்பாடு செய்யய வேண்டும். சீசரின் மனைவி சந்தேகத் திற்கு அப்பாற்பட்டவளாக இருக்க வேண்டும். இதைச் சொல் வதற்குக் காரணம் பாலடிகா கப்பல் பேரத்திலே ஊழலுக்குப் பலவகையான வாய்ப்புகள் இருந்ததும் அதை நாங்கள் சுட்டிக் காட்டிய போது அப்போதைய பிரதம மந்திரியாக இருந்த சரண்சிங் அவர்கள் நிதியதி அளிக்க ஒத்துக்கொள்ளவில்லை, ஆகவே முடியவில்லை என்று சொன்னீர்கள். அதுபற்றிய விளக்கங்கள் என்ன? எதுவுமே இதிலே குறிப்பிடப்படவில்லை. நான் இன்னொன்றும் கூட இங்கே கேட்க விரும்புகிறேன்.

பஸ் கட்டணங்கள் உயர்ந்திருக்கின்றன. பெண் கண்டக்டர் கள் 8 பேர் போடப்பட்டிருக்கிறார்கள். ஆனால் அவர்கள் ட்ரெயினிகளாகத்தான் இருக்கிறார்கள். தாய்க்குலம், தாய்க் குலம் என்று பேசுகிறீர்களே, தாய்மார்களுக்கு இடம் கொடுக்கக் கூடாதா? அடிமைப் பெண்கள் எல்லாம் புதுமைப் பெண்களைப் பற்றிப் பேசுகின்ற காலம் இது. எனவே அவர்களுக்கு ஏன் அதற்கான வாய்ப்பு ஏற்படுத்தவில்லை!

அடுத்து கள்ள டிக்கட் பஸ்களிலே வழங்கப்படுகின்றது. அது சென்னை மாநகரில் இருக்கின்றதா? சந்தேகமாக இருக்கின்றது. எங்கெல்லாம் இருக்கின்றதோ என்று சந்தேகமாக இருக்கின்றது. ஆனால் ஒரே ஒரு வழக்கு போட்டிருக்கிறார்கள். இதற்குப் பின் னாலே ஒரு பயங்கரமான சக்தி இருந்து, அதற்கு ஆளுகின்ற பகுதி யிலிருந்து கூட ஆதரவு இருக்கிறதோ என்ற ஒரு அச்சம் கூட ஏற் படுகின்றது.

(மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத்தலைவர் தலைமை)

அதுமட்டுமல்ல, உங்கள் ஆட்சியில் ஒரு வேடிக்கை. விமானங்கள்தான் கடத்தப்படும். ஆனால் பஸ்கள் கடத்தப் பட்டிருக்கின்றன, ஹைஜாக் செய்யப்பட்டிருக்கின்றன. இவைகள் எல்லாம்தான் சாதனை என்பதை நான் இந்த நேரத்தில் எடுத்துச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

SATYAMEVA JAYATE
TRUTH ALONE TRIUMPHS

இன்னொன்றை நான் கோடிட்டுக் காட்ட விரும்புகிறேன். பஸ்பாடி தனியாரிடத்தில்தான் இன்றைக்குக் கட்டுவதற்கு அனுமதிக்கிறீர்கள். ஏன், உங்களிடம் வாய்ப்பில்லையா? நீங்கள் கட்ட அனுமதிக்கக்கூடாதா? நீங்கள் அதைச் செய்யக்கூடாதா? எல்லாம் தனியார்கள்தான். நமது முதல் அமைச்சர் அவர்கள் மேலவையில் சொன்னார்கள், மின்சார இலாகா நஷ்டத்தில் ஓடுகிறது, எனவே தனியாரிடத்தில் கொடுக்கப் போகிறோம் என்று. போலீஸ் இலாகா கூட நஷ்டத்தில் இருக்கிறது என்று சொல்லி தனியாரிடத்தில் கொடுப்பார்களா? சிறைச்சாலை நிர்வாகம்கூட நஷ்டத்தில் ஓடுகிறது, எனவே சிறைச்சாலைகள் நிர்வாகம் தனியாரிடத்தில் இருக்கும் என்று கொடுப்பார்களா? ஆகவே அந்த கொள்கை அடிப்படையற்றக் கொள்கையாக இருக்கிறது.

கலைஞர் அவர்கள் சிறைச்சாலையில் இருந்தபோது பயணிகள் பாதுகாப்புக்கு என்று அட்டை வழங்கியிருக்கிறார்கள். யார் வழங்கியது? அவர்கள் வழங்கிய அந்த அட்டைகளை குண்டர்கள் பயன்படுத்தியிருக்கிறார்கள். இன்னும் சொல்லப்போனால் அப்படிப் பயன்படுத்த அனுமதித்தது யார் என்று கேட்க விரும்புகிறேன். அதற்கான ஆதாரங்கள் இங்கே இருக்கின்றன.

அதுமட்டுமல்ல, பத்திரிகை நிருபர்களைப் பொறுத்தவரையில் அவர்கள் ஒரு முக்கியமான கோரிக்கையை வைத்திருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு பி.டி.சி.யில் மட்டும்தான் பயணம் செய்ய இலவசப் பாஸ் வழங்கப்படுகிறது. ஆனால் எக்ஸ்ப்பிரஸ் பஸ்களில் பயணம் செய்வதற்கு அவர்கள் அனுமதிக்கப்படுவதில்லை. இன்று பஞ்சாப், கர்நாடகா, கேரளா, ஆந்திரா போன்ற மாநிலங்களில் ஸ்டேட்வைட் இலவசப் பாஸ் பத்திரிகை நிருபர்களுக்கு தரப்படுகிறது. அதேபோல் தமிழ்நாட்டிலும் பத்திரிகை நிருபர்களுக்கு ஸ்டேட் வைட் பாஸ் தரவேண்டுமென்று அவர்கள் கேட்டிருக்கிறார்கள். பத்திரிகையாளர்கள் மிக முக்கியமானவர்கள். எல்லோரும் முக்கியமானவர்கள்தான் அவர்கள் கோரிக்கை மிகவும் நியாயமானது என்பதால் அதை இந்த அரசு கவனிக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பல்லவன் போக்குவரத்துக் கார்ப்பரேஷனில் வேலை செய்யக்கூடிய ஊழியர்கள் இன்றைய தினம் எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்ஸில் பயணம் செய்யமுடியாது. அவர்கள் சென்னையிலிருந்து நாகர்கோவில் போகவேண்டுமென்று சொன்னால் விழுப்புரம் வரைதான் பி.டி.சி. பஸ்ஸில் போகலாம். அதற்குப் பிறகு விழுப்புரத்திலுள்ள அந்தந்த மாவட்ட வண்டிகளில் ஏறித்தான் அவர்கள் ஊர் போய்ச்சேர வேண்டும் என்று சொன்னால் தெனாலிராமன் குதிரையில் புறப்பட்ட கதையாகத்தான் அவர்கள் பயணம் செய்ய முடியும். ஆகவே தொழிலாளர்கள் பிரச்னையில் எவ்வளவோ நடவடிக்கைகள் எடுத்துக் கொள்வதாகச் சொல்கிற இந்த அரசு எக்ஸ்ப்பிரஸ் பஸ்களில் போக்குவரத்துத் தொழி

லாளர்கள் பயணம் செய்ய அனுமதிக்கப்பட வேண்டும். அவர் களுக்குக் கொடுக்கப்படுகிற கலக்ஷன் பாட்டா குறைக்கப்பட்டி ருக்கிறது.

அரசாங்கத் துறையாக இருந்து கார்ப்பரேஷன்களாக உரு வாக்கப்பட்டபோது கம்பெனிகள் சட்டத்தின்கீழ் கிராச்சுவிட்டி, பென்ஷன் இவைகள் எல்லாம் தரப்படவேண்டும் என்ற கருத்து சொல்லப்பட்டது. டான்சியில் அப்படி ஆக்குகின்றபோது தந்திருக்கிறார்கள். ஆனால் தொழிலாளர்கள் மீது அக்கறை உள்ளதாகச் சொல்கிற நீங்கள் அதைச் செய்யாமல் இருக்கிறீர் கள். அவர்களுக்கு கிராச்சுவிட்டி மட்டும்தான் தருகிறீர்கள். அது சரியாகயிருக்காது என்று குறிப்பிட்டுக்காட்டி அமர்கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மன்றத்திலே மாண்புமிகு 16 உறுப்பினர்கள் தங்களுடைய மேலான கருத்துக்களை இந்தத் துறை முன்னேற வேண்டும் என்ற அடிப்படையிலும், சிறப்பாக நடக்கவேண்டுமென்ற அடிப்படையிலும் சிறப்பான கருத்துக் களை எடுத்துச் சொல்லியிருக்கிறார்கள் என்று நான் கருதுகிறேன். வேகமாகச் சொல்லியவர்கள்கூட அரசாங்கத்தின் மீது அக்கறை கொண்டுதான் சொல்லியிருப்பார்கள் என்ற நம்பிக்கை எனக் கிருக்றது. நான் முழுமையாக என் கருத்துக்களைச் சொல்லிய பிறகு அவர்கள் சிந்தித்துப் பார்ப்பார்களானால் அவர்களுக்கு முக்கியமான விளக்கங்கள் கிடைக்கும் என்ற நம்பிக்கை எனக்கு இருக்கிறது.

போக்குவரத்து வசதி பொறுத்து, கிராமங்களையும் நகரங் களையும் இணைப்பதில் புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் அரசு தான் ஒரு மகத்தான வெற்றியைக் கண்டுள்ளது என்பதை நிச்சய மாக யாரும் மறுக்க மாட்டார்கள் என்று நம்புகிறேன். புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் தமிழகத்தில் ஆட்சிப்பொறுப்பு ஏற்ற பிறகு ஏறத்தாழ 6,000 புதிய பேருந்துகளைத் தமிழகத்தில் துவக்கியிருக் கிறார்கள். அதன் மூலமாகத் 4,410 கிராமங்களுக்கு முதன் முறை யாக போக்குவரத்து வசதி செய்யப்பட்டிருக்கிறது என்பதை இந்த நேரத்தில் கோடிட்டுக் காட்ட விரும்புகிறேன். அதன் மூலமாக ஏறத்தாழ 80 இலட்சம் கிராம மக்கள் அந்தப் பேருந்து களை இன்றையதினம் பயன்படுத்திக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அதன் காரணமாக இந்த அரசை அவர்கள் பாராட்டிக் கொண் டிருக்கிறார்கள்.

பேருந்து வசதி இன்று எப்படி இருக்கிறது என்பதைச் சுட்டிக் காட்ட வேண்டுமென்றால் சென்னை நகரில் நீங்கள் எங்கே போனாலும் புதுப் புதுப் பேருந்துகள் இயங்கிக் கொண்டிருப் பதைப் பார்ப்பீர்கள். அதே போல் மாவட்டங்களை எடுத்துக் கொண்டால் பழனியிலிருந்து திண்டுக்கல் அல்லது திண்டுக்கல் லிருந்து பழனிக்கு ஒட்டன்சத்திரம் வழி போகக் கூடிய பேருந்து களைக் கணக்குப் போட்டுப்பார்த்தால் ஒரு நாளைக்கு ஏறத்தாழ 171 முறைகள் பேருந்துகள் இயக்கப்படுகின்றன.

[பிற்பகல் 1-00]

ஏறத்தாழ 5 நிமிடங்களுக்கு ஒரு பேருந்து செல்லுகின்றது என்ற அளவுக்கு புறநகர் பேருந்துகள் இயக்கப்படுகின்றன. இதுபோக, பழனி டு திண்டுக்கல், இடையில் ஒட்டன்சத்திரம் இந்த இரண்டு இடங்களுக்கும் நகரப் பேருந்துகள் தனித்தனியாக இயங்குவதைப் பார்க்கிறபோது, எவ்வளவு வசதிகளை இந்த அரசு ஏற்படுத்திக் கொடுத்திருக்கிறது என்பதை நிச்சயமாகப் புரிந்துகொள்வார்கள் என்று நம்புகிறேன். 76 சதவீதம் மக்கள் கிராமங்களிலே வசிக்கிறார்கள் என்பதை உணர்ந்து பார்த்து, சாலைப் போக்கு வரத்தின் மூலமாக வீடு வீடாக வசதிகளை ஏற்படுத்தித் தர முடியும் என்ற நம்பிக்கையிலே இந்த அரசாங்கம் மிகத் தீவிரமாக சிறப்பாக செயல்பட்டுக்கொண்டு வருகிறது என்பதைச் சொல்லித் தான் ஆகவேண்டும்.

ஏறத்தாழ 12,871 பேருந்துகள் இன்றையதினம் தமிழகத்திலே இயங்கிக் கொண்டிருக்கின்றன. அதிலே, 7,803 பேருந்துகள் அரசுக்குச் சொந்தம், அதாவது 61 சதவீதம். இங்கே பேசுகின்ற போது, சிலர் உங்களுடைய கொள்கை என்ன? நேஷனலைஸ் செய்யப் போகிறீர்களா இல்லையா? என்றெல்லாம் கேட்டார்கள். இந்த அரசு 61 சதவீதம் ஆக இதை உயர்த்தியிருக்கிறது. அது மட்டுமல்லாமல், இந்தப் பேருந்துகள் அனைத்தும் ஏறத்தாழ ஒரு நாளைக்கு 23 லட்சம் கிலோமீட்டர் தூரம் இயக்கப்படுகிறது. அதன் மூலம் 66 இலட்சம் மக்கள் இவைகளிலே தினம் பயணம் செய்து கொண்டிருக்கிறார்கள் என்பதை நான் இங்கே சொல்லியாக வேண்டும்.

கிராமச் சாலைகளின் அவசியத்தைப் புரிந்து, தமிழகத்திலே இன்றையதினம் புரட்சித் தலைவர், அதற்குத் தனிப் பெரும் திட்டமாக தன்னிறைவுத் திட்டத்தின்கீழ் பாதைகள் அமைத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அப்படி பாதைகள் வசதியைச் செய்து பேருந்து வசதிகளை, போக்குவரத்து வசதிகளைச் செய்து கொண்டிருப்பதை நிச்சயமாக மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் அறிவார்கள் என்று நம்புகிறேன். அதே போன்று, காய்கறிகள், பால் போன்ற விவசாயப் பொருள்களை ஏற்றிக்கொண்டு செல்வதால், விவசாயிகள் பயனடைய வேண்டுமென்ற வகையில் இன்றையதினம் நாங்கள் அங்காடிப் பேருந்துகளை இயக்கிக் கொண்டிருக்கிறோம். ஊட்டிக்கு வந்திருந்த பல்வேறு மாநிலத்தைச் சார்ந்த போக்குவரத்துத் துறையிலே பணியாற்றும் அதிகாரிகளும், பிரதிநிதிகளும் இதைப் பார்த்துவிட்டு, இது மிக அருமையான திட்டம், இதை மற்ற மாநிலங்களிலே கொண்டு வரவேண்டும் என்ற கருத்தை அவர்கள் சொல்லிவிட்டுச் சென்றிருக்கிறார்கள். இன்றையதினம் அந்த அங்காடிப் பேருந்துகள் மக்களுடைய சிறப்பான செல்வாக்கைப் பெற்றிருக்கிறது. குறுகிய பாதையாக இருக்கிறது, எனவே, பேருந்து விட முடியாது என்று சொல்லப்பட்டால், அந்தக் குறுகிய பாதைக்கு ஏற்ப நாங்கள்

பேருந்து தயாரித்து, இன்றைய தினம் மினி பஸ் என்று சொல்லக் கூடிய அத்தகைய பேருந்துகளை இயக்கிக் கொண்டிருக்கிறோம். அதன் காரணமாக, தமிழக மக்களுக்கு புரட்சித் தலைவரிடம் நம்பிக்கை ஏற்பட்டிருக்கிறது. மக்கள் சொன்னால், அதைப் புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் செய்வார்கள் என்ற நம்பிக்கை இன்றையதினம் அவர்களிடையே வளர்ந்து கொண்டு வருகிறது.

அதே போன்று, 25 கிலோ மீட்டர் வரை நகரப் பேருந்துகள் செல்லும் திட்டத்தை, 30 கிலோ மீட்டர் என்று உயர்த்தி இருப்பதன் காரணமாக, கிராமப் பகுதிகளிலே உள்ள மக்கள், நகரப் பகுதியிலே எளிதாக வந்து செல்வதற்கும், அதனால் பொருளாதார வளர்ச்சி ஏற்படச் செய்யவேண்டும். 'அதற்கான வசதியாக இவைகள் இருக்கும் என்ற அடிப்படையில்தான் இன்றைய தினம் புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் அந்த அடிப்படை யிலேதான் இதைச் செய்திருக்கிறார்கள் என்பதை நான் இங்கே எடுத்துச் சொல்லவேண்டும்.

மாவட்டந்தோறும் போக்குவரத்துக் கழகம் என்ற கருத்தை இந்த அரசு ஆணித்தரமாக அமுல்படுத்திக்கொண்டிருக்கிறது. நான் கடந்த கூட்டத் தொடரில் சொல்லியதுபோல், பெரிய நான்கு போக்குவரத்துக் கழகங்களை இன்றையதினம் பிரித்து, அவைகளைத் துவக்க நாங்கள் ஏற்பாடு செய்திருக்கிறோம். அதைக்கூட அண்டை மாநிலங்களிலே இருக்கின்ற சட்டமன்ற உறுப்பினர்களும், பத்திரிகைகளும் சொல்லுகிறபோது, தமிழ கத்திலே மிகச் சிறிய சிறிய பேருந்துக் கழகங்கள் இருப்பதன் காரணமாகத்தான், அது மிகச் சிறப்பாகச் செயல்பட்டுக் கொண் டிருக்கின்றது என்று எடுத்துக் காட்டப்படுகிறது. எனவேதான் இங்கே அதைப் பிரித்து, சிறிய சிறிய போக்குவரத்துக் கழகங் களாக அமைக்கின்ற நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்படுகின்றன. இதைப் பரிசீலிக்க வேண்டுமென்ற கருத்தை அங்கே சொன்னார்கள். இன்னும்கூட ஆந்திராவிலே சொல்லியிருக்கிறார்கள். தமிழகத்தில் இயங்கக் கூடிய பேருந்துகளாக இருந்தாலும் போக்குவரத்தாக இருந் தாலும், மக்களுளிடத்திலே மட்டும் நல்ல பெயர் எடுக்கவில்லை. உலக வங்கியிடமும் நல்ல பெயர் எடுத்திருக்கிறது என்று இன் றைய தினம் சிறப்பாக அவர்கள் சொல்லியிருக்கிறார்கள். இந்த அரசும் அதற்கான முயற்சியை எடுக்க வேண்டுமென்று அங்கே இருக்கிற மாநில அரசுக்குச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். ஆந்திரா விலே இப்படி இந்த அரசாங்கம் எடுத்திருக்கிற பல நடவடிக்கை களையும், அவர்களின் சிறப்பான கருத்துக்களாகத் தெரிவித்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள்.

திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகத்தைப்பற்றிச் சொல் கிறபோது அந்தப் போக்குவரத்துக் கழகம் மிகச் சிறப்பாகச் செயல்பட்டுக்கொண்டு இருக்கிறது. இது ஒரு முன்மாதிரியாக மற்ற மாநிலங்களுக்கு இருக்கவேண்டும். அவர்கள் சொல்லிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். நம்முடைய மாநிலத்திலே இருக்கின்ற

வர்கள் பாராட்டுவதற்குக் கொஞ்சம் தயக்கம் காட்டினாலும் மற்ற மாநிலங்களிலே இருக்கின்றவர்கள் எல்லாம் பாராட்டு கிறார்கள் என்றால் ஆங்காங்கே உள்ள சங்கடங்களை அவர்கள் அனுபவிக்கின்ற காரணத்தினால் அவர்கள் இங்கே உள்ள நிலையை மனம் திறந்து பாராட்டிக் கொண்டிருக்கிறார்கள், எல்லாக் கட்சிகளை சேர்ந்தவர்களும்.

தமிழகத்திலே போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதிக் கழகம் ஆரம் பித்து இருக்கிறோம். அதையும் மற்ற மாநிலத்திலே உள்ளவர் கள் நல்ல முறையிலே பாராட்டிக்கொண்டிருக்கிறார்கள். பேருந்துகள் வாங்குவதற்குக் கடன் கொடுப்பதற்காக அந்த நிறுவனம் அமைக்கப்பட்டிருக்கின்றது. அதைப் போன்றே பொருள் போக்குவரத்துக் கழகம் என்றும், மோட்டார் வாகன பராமரிப்பு நிறுவனம் என்றும் தொடங்கி அவைகளின் மூலமாக பல புதிய முறைகளைக் கொண்டுவந்து நல்ல முறையிலே செயல் படுத்த வேண்டுமென்ற எண்ணத்தோடு இந்த அரசு செயல்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறது என்பதை, இன்னும் சிறப்பாகச் செயல்படும் என்பதை நான் இந்த நேரத்திலே தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

இங்கே பல்வேறு உறுப்பினர்கள் வெட்டுத் தீர்மானங்களைக் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அவைகளிலே 16 உறுப்பினர்கள் கொள்கை சம்பந்தமாக விவாதிக்க வேண்டுமென்று வெட்டுத் தீர்மானங்களைக் கொடுத்து இருக்கிறார்கள். இங்கே வைக்கப் பட்டிருக்கின்ற துறையின் விளக்கக் குறிப்புகளிலிருந்தும், நான் பதில் சொல்லப்போகிறவைகளிலிருந்தும் அதற்கான விளக்கங் கள் கிடைக்கும் என்று நான் நம்புகிறேன். அதைப் போலவே 29 மாண்புமிகு சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் பேருந்துகள் விட வேண்டுமென்று வெட்டுத் தீர்மானங்களைக் கொடுத்திருக் கிறார்கள். பேருந்துகள் என்ன என்ன சட்டத்திற்குட்பட்டு விடப்பட வேண்டுமோ அந்தச் சட்டத்திற்குட்பட்டு விடுவதற்கு அரசு நடவடிக்கை எடுக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கி கிறேன்.

இங்கே மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு இராசாராமன் அவர்கள் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகத்தை எடுத்துவிட வேண்டு மென்று கேட்டு ஒரு வெட்டுத் தீர்மானத்தைக் கொடுத்திருக் கிறார்கள். அதைப்பற்றி இங்கே பல பேர்கள் குற்றச்சாட்டுக் களைச் சொன்னாலும் கூட அவர்கள் அந்தக் கருத்தைச் சொல்ல வில்லை.

இவர்தான் அந்தவிதமான கருத்தைச் சொல்லியிருக்கிறார். மின்சார வாரியத்திற்குத் தேவையான நிலக்கரியைக் கொண்டு வருவதற்கான சூழ்நிலைக்கு நாம் ஆளாக்கப்பட் டிருக்கிறோம். அந்த வகையிலே கப்பல் போக்குவரத்துக்கழகம் தேவையாக இருக்கிறது. அப்படி நாம் கப்பலை வாங்கி இயக்குகிறபோது லாபகரமாக இயங்கும் என்ற நம்பிக்கையை நமக்கு சொல்லிவருகிறார்கள்.

பஸ் தேசியமயமாக்கப்படவேண்டுமென்பது பற்றி வெட்டுத் தீர்மானங்களைக் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அதை மிக கவனமாக அரசு பரிசீலிக்க இருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். இந்த வெட்டுத் தீர்மானங்களைப் பொறுத்த வரையில் சிலவற்றிற்கு நான் பதில் சொல்லி இருந்தாலும் சில வற்றிற்கு நான் பதில் சொல்லாவிட்டாலும் அவை குறிப்பிலே இருக்கின்றன, அதையெல்லாம் அரசு கவனமாகப் பரிசீலிக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

இங்கே பல உறுப்பினர்கள் பல கருத்துக்களைச் சிறப்பாக எடுத்துச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். அவைகளுக்கு எல்லாம் நான் காலத்தைக் கருதி முழுமையாகப் பதில் சொல்லவில்லை யென்றாலும் மேலோட்டமாக பதில் சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். திரு சுந்தரம் அவர்கள் பெரியார் போக்குவரத்து கழக பேருந்துகள் ரோட்டிலே நிற்கின்றன. பெரியாரை ரோட்டிலே நிறுத்திவிட்டீர்களே என்று கேட்டார்கள். பேருந்துகள் இல்லாத காலத்திலே ரோட்டிலே நிற்கவேண்டிய அவசியம் இருந்திருக்காது. ஆனால் மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் ஆட்சியிலே பேருந்துகள் விடப்பட்டிருக்கின்றன. ஆகவே பேருந்துகள் விடப்படுகின்ற நேரத்திலே எங்காவது நிறுத்தித்தான் ஆகவேண்டும். அவசரம் என்ற காரணத்தால் பேருந்து எப்படியாவது வேண்டுமென்ற காரணத்தினால் பேருந்து நிறுத்துவதற்கு இடம் இருக்கிறதா இல்லையா என்று கவனிக்காமல்கூட இந்த அரசாங்கம் உடனே பேருந்துகளைக் கொடுத்திருக்கிறது. அதன் காரணமாக நிறுத்துவதற்கான இடம் இல்லாமல் போயிருக்கலாம் என்பதை உறுப்பினர்கள் உணர்வார்கள் என்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். நாங்கள் பொறுப்பேற்றுக் கொண்ட இந்த 4 ஆண்டுக்காலத்திலே எவ்வளவு காரியங்களைச் செய்து இருக்கிறோம் என்பதை எண்ணிப் பார்க்கவேண்டும். இதற்கு முன்னாலே கேள்வியைக் கேட்கிறவர்கள் செய்திருப்பார்களேயானால் எங்களிடத்திலே அவர்கள் கேள்வி கேட்கவேண்டிய சூழ்நிலை வந்திருக்காது. நான் அதற்கு ஒரு பதிலைச் சொல்கிறேன். ஏறத்தாழ 2—ஏக்கர் நிலம் அதற்காக கையகப்படுத்தப்பட்டு பேருந்து பராமரிக்கப்படுவதற்கான ஏற்பாடுகளைச் செய்துவருகிறோம் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

பேருந்துகள் லாபகரமாக இயக்கப்படவில்லை என்றும் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நட்டத்தில் இயங்குகின்றன என்றும் சொன்னார்கள். ஏதோ இதற்கு முன்னாலே ரொம்ப லாபத்திலே ஓடிக்கொண்டிருந்ததைப் போலவும் இந்த அரசாங்கம் பொறுப்பை ஏற்றுக்கொண்டதற்குப் பிறகுதான் அந்த லாபம் போய்விட்டதைப் போலவும் அந்த தொனியிலே கருத்தைச் சொல்லி விட்டார்கள் என்பது எனக்கு வருத்தமாக இருக்கிறது. இப்போது போக்குவரத்துக் கழகத்திலே திறமை வளர்ந்திருக்கிறது என்பதை நிச்சயமாக ஏற்றுக்கொள்வீர்கள் என்று

நம்புகிறேன். நட்டம் ஏற்படுகிறது என்பதை ஏற்றுக்கொள்ள எந்த வகையிலும் நாங்கள் தயக்கம் காட்டவில்லை. அதற்கு என்ன என்ன காரணங்கள் என்பதை நான் முழுமையாக விளக்க தொடர்ந்து பின்னாலே விளக்கம் அளிக்க இருக்கிறேன் என்பதை எடுத்துச் சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

திரு பழனிமுத்து அவர்கள் பேசுகின்றபோது ஆக்கப்பூர்வமாக சில கருத்துக்களைச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். 2 பேருந்துகளிலே கூரையில் குறை இருக்கின்றன என்று சொன்னார்கள். இரண்டொரு பேருந்துகளிலே அந்த நிலைமை இருக்கும் வாய்ப்பு இல்லாமல் இருக்கும் என்று நம்பிவிடுவதற்கு நாங்கள் தயாராக இல்லை. அரசாங்கம் அந்த நிலைமையை மாற்றுவதற்கு வேகமாக நடவடிக்கை எடுக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அவருக்குச் சாதகமான ஒரு கருத்தை அவர் சொல்லி இருக்கிறார். ஏதோ மத்திய அரசாங்கம் விலை உயர்த்திய காரணத்தினால் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு நட்டம் வருகிறது என்று சொல்வது சரியா ? தனியார்களுக்கு எப்படி லாபம் வருகிறது, அதையெல்லாம் பார்த்துத்தான் மத்திய அரசாங்கம் விலையை உயர்த்தியிருக்கிறது. உங்களுக்கு மட்டும் எப்படி லாபம் வரவில்லை என்று கேட்டிருக்கிறார்கள். அந்தப் பொதுக் கேள்வியிலே நியாயம் இருக்கிறது. இப்போது சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டும். போக்குவரத்துத் துறையிலே எவ்வளவு சம்பளம் கொடுக்கிறோம். எவ்வளவு வசதிகளைச் செய்து கொடுத்திருக்கிறோம் அந்தப் பேருந்துகள் எவ்வளவு வசதியோடு இருக்கின்றன. என்பதை சிந்தித்துப் பார்க்கவேண்டும். அதை பராமரிப்பதற்கு எவ்வளவு ஆட்கள் வேண்டுமென்றால் 7– நபர்கள் சட்டப்படி வேண்டுமென்று இருக்கிறது. ஆனால் திரு ஹேமச்சந்திரன் அவர்கள் பேசும்போது அது போதாது, உயர்த்துங்கள் என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள்.

ஆனால், தனியார் துறையிலே ஒரு பேருந்திற்கு மூன்று பேர், நான்கு பேர், என்று வைத்து இயக்குகிறார்கள். அவர்களால் செய்ய முடிகிறது. நாம் செய்ய முடியாது, இதற்காக சட்டங்கள் இருக்கின்றன. அதற்கேற்ப சம்பளத்தைக் கொடுக்க வேண்டும். எனவே, நஷ்டம் ஏற்படுகிறது என்ற காரணத்தினால் யாரும் இலாபம் இல்லையென்று கருதிவிடக் கூடாது. 62 ஆயிரம் தொழிலாளர்கள் இதிலே பணிபுரிகிறார்கள். நல்ல சம்பளத்தை வாங்கிக்கொண்டு நிம்மதியாக இருக்கிறார்கள். நம்முடைய ஏ. சி. சண்முகம் அவர்கள் கூட சொன்னார்கள், போக்குவரத்து கழகத்திலே வேலை நிறுத்தமே இல்லையென்று சொன்னார்கள். அதற்கு என்ன காரணம் என்பதை நீங்கள் புரிந்து கொள்வீர்கள், அதையும் பின்னாலே சொல்ல இருக்கிறேன்.

[பிற்பகல் 1–10]

இன்னொன்று பெயர் விவகாரத்தைப் பற்றி இங்கே சொன்னார்கள். மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் சொல்லுகிறபோது நான் சிந்தித்துப் பார்த்தேன். பெருந்தலைவர் காமராஜர் அவர்கள் மீது எங்களுக்கு அக்கறை இல்லாமல் இல்லை. ஒரு உறுப்பினர் பேசுகிறபோது, அவர்களுடைய கொள்கையை நிறைவேற்றுவதற்காக இந்த அரசு பாடுபடுகிறது என்று சொல்லுகிறபோது, இங்கே வேடிக்கையாகக்கூட சொன்னார்கள். தயவுசெய்து சிந்தித்து பார்க்க வேண்டும். எந்தத் தலைவராக இருந்தாலும், எந்தக் கட்சியிலே இருப்பவர்களாக இருந்தாலும் சரி, நல்ல கருத்துக்களைச் சொல்லியிருந்தால் அதை அமல்படுத்த வேண்டும் என்பதுதான் எங்களுடைய கொள்கை. அதிலே, எந்த மாறுபாடும் யாருக்கும் இருக்காது என்று கருதுகிறேன். அந்த அடிப்படையிலே பெருந்தலைவர் அவர்களுடைய சேவையைக் கருதி நாங்கள் பல்வேறு இடங்களிலே அவர்களுடைய பெயரை வைத்திருக்கிறோம். ஒரு வேளை இன்றையதினம் காங்கிரஸ் ஆட்சி இருந்திருந்தால் கூட இந்த அளவிற்கு மரியாதை கிடைத்திருக்குமா என்று நினைக்கக்கூடிய அளவிற்கு நாங்கள் செய்திருக்கிறோம் என்று சொன்னால் நீங்கள் பாராட்டுவீர்கள் என்று கருதுகிறேன்.

(குறுக்கீடுகள்)

திரு. இல. பலராமன் : தலைவர் அவர்களே, காங்கிரஸ் ஆட்சி இருந்திருந்தால் இந்த அளவிற்கு மரியாதை கிடைக்குமா என்று சொல்கிறார்....

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : கடைசியில் கேளுங்கள். இடையிலே எந்தச் சந்தேகத்தையும் கேட்பதற்கு அனுமதிப்பதற்கில்லை. இதுதான் பின்பற்றி வருகிற முறை. தயவு செய்து ஒத்துழைப்புக் கொடுங்கள்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : பேரவைத் துணைத் தலைவரவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் உள்ளத்தை புண்படுத்த வேண்டுமென்பதற்காக நான் சொல்லவில்லை. காமராஜர் அவர்கள் பெயரை சொல்வதில் நம் இரண்டு பேருக்கும் போட்டி இருக்கிறது என்றுதான் சொல்லியிருக்கிறேன். மரியாதை குறைவாக எதையும் சொல்லவில்லை, நீங்கள் சொல்வதை விட நாங்கள் அதிகமாக செய்து கொண்டிருக்கிறோம் என்பதைத்தான் சுட்டிக்காட்டினேன். நாங்கள் செய்கிறோம், நீங்கள் செய்யவில்லை என்பதாகக் குறிப்பிடவில்லை. நாங்கள் செய்கிறோம், அதை சொல்லக்கூடாதா ? (கூச்சல், குழப்பம்) உங்களுக்கு கோபம் வரக்கூடாது, ஒவ்வொரு அரசியல் கட்சியும் ஒவ்வொன்றை ஒப்பிட்டுத்தான் இன்றைய தினம் காரியங்களை சொல்லிக்கொண்டிருக்கிறது. அதிலே, என்ன தவறு, உங்களை குறை கூறவில்லை, உங்களைவிட அதிகம் நாங்கள் செய்கிறோம்

1982 மார்ச் 24] [திரு. சு. முத்துசாமி]

என்று சொல்வதிலே என்ன தவறு? அதற்காக இவ்வளவு கோபப்படுவது சரியாக இருக்காது. அதனால், எதையும் விட்டு விடப்போவதில்லை, ஒழுங்காகச் செய்யத்தான் போகிறோம் என்று சொல்லிக்கொள்கிறேன். அடுத்து மாண்புமிகு ஹேமச் சந்திரன் அவர்கள் ஒரு கருத்தினைச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். பாராட்டுதல்களையும் சொல்லியிருக்கிறார்கள்; அவர்கள் சொல்கிறார்கள், கட்டணத்தை உயர்த்தக் கூடாது. அதைச் சொல்லிவிட்டு தொடர்ந்து சொல்கிறார்கள், இரவு பேருந்துகள் இயக்க வேண்டும், பணிமாற்றங்கள் செய்யக்கூடாது, நார்ம்ஸ் உயர்த்த வேண்டும், நல்ல பேருந்துகளை கொடுக்க வேண்டும், பல பகுதிகளிலே பேருந்துகளை விடவேண்டுமென்றும் சொல்லி யிருக்கிறார்கள். இப்படி பல்வேறு காரியங்களை சொல்லிவிட்டு கடைசியாக சொல்கிறார்கள் நஷ்டமும் ஏற்படக்கூடாது என்று எனவே, பேருந்து விட வேண்டும், வசதியாக இருக்க வேண்டும், சம்பளமும் உயர வேண்டும், அங்கே இருக்கிற நார்ம்ஸ் குறையக் கூடாது, கட்டணமும் உயர்த்தக் கூடாது, இலாபமும் வரவேண்டு மென்று சொன்னால் மந்திரம் தெரிந்திருந்தாலும்கூட கொஞ்சம் கஷ்டமாக இருக்குமென்று நான் கருதுகிறேன். இன்னொன்றை யும் சேர்த்து சொல்லியிருக்கிறார்கள், மாணவர்களுக்கு சலுகை நீட்டி கொடுக்க வேண்டும். இப்போது சென்னையிலே 4 கோடிக்கு கொடுக்கிறோம் என்று சொல்லியிருக்கிறேன். நீட்டிக் கொடுக்க வேண்டும், நஷ்டமும் வரக்கூடாது. நல்ல கட்டுப்பாடு, இருந்தாலும் கூட அதையும் அரசாங்கம் மிக அக்கறையோடு கவனிக்கத் தயாராக இருக்கிறது என்பதை இந்த நேரத்திலே எடுத்துச் சொல்ல கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

மாண்புமிகு உறுப்பினர் கேசவ ஆதித்தன் அவர்கள் ஒரு குற்றச்சாட்டைச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். அதைப்பொறுத்தவரை யில் எனக்குக் கொடுக்கப்பட்ட தகவல் அப்படியில்லை என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். இருந்தாலும், மாண்புமிகு உறுப்பினர் சொல்கிற காரணத்தால் மிக்க கண்காணிப்பாக அது விசாரிக்கப் படும் என்பதை எடுத்துச் சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். திரு. ஜி.கே.எஸ். அவர்கள் புதுவிதமாக கருத்துக்களை எடுத்துச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். மாண்புமிகு தலைவர் அவர்கள் கூட உத்தரவை போட்டு, நான்பேசுகிறபோது பாடிதான் பேசவேண்டு மென்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். முடியாது, இருந்தாலும் பாடி சொல்ல வேண்டும், எல்லோரும் மகிழ்ச்சியாக இருக்க வேண்டு மென்று ஆசை இருக்கிறது, ஆனால், நான் பாடுவதைக் கடைசி யாகப் பாடினால்கூடப் பரவாயில்லை. அதற்கு முன்னாலே, பாடினால் எல்லோரும் போய்விடுவார்கள் என்ற அந்தக் காரணத் தாலே நான் இப்பொழுது பாடத் தயாராக இல்லை.

ஆனால், அவர்கள் ஒரு கருத்தைச் சுட்டிக்காட்டியிருக்கிறார் கள். டாக்சியைப் பொறுத்தவரை, கட்டணங்கள் மிக அதிக மாகக் கேட்கிறார்கள். கூப்பிட்ட இடத்திற்கு வருவதில்லையென் றெல்லாம் சொல்லியிருக்கிறார்கள். அதைப் பற்றி அரசாங்கம்

ஒரு புதுவிதமான முறையை அணுகிக் கொண்டு இருக்கிறது. அதிலே வெற்றி கிடைக்கும் என்ற நம்பிக்கை எனக்கு இருந்து கொண்டிருக்கிறது. அந்த வகையிலே, ஜி.கே.எஸ்.ஸும் மற்ற உறுப்பினர்களும் நிச்சயமாக மகிழ்ச்சி அடைவார்கள் என்று நான் நம்புகிறேன்.

ஓட்டுநர்களோ, நடத்துநர்களோ தவறு செய்துவிட்டால், ஒரு குறிப்பிட்ட காலத்திற்குள் அவர்கள் பணியில் அமர்த்தப்பட வேண்டுமென்ற கருத்தைச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். இப்பொழுது, ஏதாவது ஒரு தவறு செய்தால் அவர்கள் தற்காலிக வேலை நீக்கம் செய்யப்பட்டு, 1 மாத காலத்திற்குள்ளேயே மீண்டும் எடுத்துக்கொள்ளப்படுகிறார்கள். அதற்குப் பின்னாலே அவர்கள் பணிசெய்து கொண்டிருக்கும்போதே விசாரணை தொடர்ந்து நடக்கும். விசாரணை தொடர்ந்து நடந்த பின்பு குற்றவாளி என்று நிரூபிக்கப்படுமேயானால், அவர் வேலை நீக்கம் செய்யப்படுகிறார். அதற்குப் பின்னாலே எடுத்துக்கொள்ளக் கூடியச் சட்டத்தை நாம் கொண்டு வர முடியாது. அப்படி கொண்டு வருவோமேயானால், அதிலே தவறுகள் ஏற்பட வாய்ப்பிருக்கும் என்பதை இந்த நேரத்திலே நான் எடுத்துச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

அதே போன்று, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அம்பிகாபதி அவர்கள் பல கருத்துக்களை இங்கே எடுத்துச் சொல்லி இருக்கிறார்கள். அவர்கள் சொல்லும்போதுகூட, அமைச்சர் ஒரு சலுகைகூட அறிவிக்க மாட்டார், எனக்குத் தெரியும் என்ற ஒரு கருத்தைச் சொல்லிவிட்டு, எந்தச் சலுகையாவது அறிவிப்பாரா என்று கேட்டிருக்கிறார்கள். அவர் இருப்பது எந்தக் கட்சி என்பது அவையினருக்குத் தெரியும். தொழிற்சங்கத்தை நடத்துவதிலே மிகத் திறமை வாய்ந்தவர்கள். அவர்கள் கூட ஒரு கோரிக்கை கூட இங்கே வைக்காமல், அமைச்சர் எதை அறிவிப்பார் என்று தெரியாமல் திண்டாடிவிட்டு, இதையாவது அறிவிப்பாரா என்று ஒரே ஒருகோரிக்கையைத்தான் வைக்கிற அளவுக்கு, இன்றைய தினம், புரட்சித் தலைவர் அரசு தொழிலாளர்களுக்குச் செய்திருக்கிறது (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) என்பதைக் கேட்கிற பொழுது, நிச்சயமாக இந்த அரசைப் பாராட்டுவார்கள் என்று கருதுகிறேன். அந்த வகையில் அவர் உண்மையை ஒப்புக் கொண்டதற்காக நான் நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

கழிப்பிட வசதியை செய்து கொடுத்திருக்கிறோம். அதற்குக் கட்டணம் வசூலிக்கலாமா என்று இந்த ஒரே ஒரு கோரிக்கையைத் தான் அவர் வைத்திருக்கிறார். அதைப் பற்றி நான் சொல்கிற பொழுது அவர்கள் நிச்சயம் பரிசீலிப்பார்கள் என்று கருதுகிறேன். பயணம் செய்பவர்களுக்காக அந்தக் கழிப்பறையை நாம் கட்டி வைத்திருக்கிறோம். ஆனால், அங்கு என்ன நிலைமை என்று சொன்னால், அது மிகச் சிறப்பாக, சுத்தம் செய்யப்பட்டு, நல்ல முறையிலே வைக்கப்பட்டிருக்கிற காரணத்தால், அந்த ஊரிே

யிருக்கிற அத்தனை பேருக்கும் அங்கே வந்து அதைப் பயன்படுத்த வேண்டுமென்ற உணர்வு இருக்கிறது. அதைத் தடுக்கக்கூடிய வாய்ப்பில்லை. வருகின்றவர்கள் டிக்கெட் வைத்திருந்தால் அனுமதிக்கலாம் என்ற எண்ணத்தைக் கூட முதலிலே சொன்னார்கள். ஆனால், பேருந்திலே ஏறுகின்றவர்களிடத்திலே முதலிலே டிக்கட் இருக்காது. எனவே, அவர்கள் போக வேண்டுமென்றால் அந்த வாய்ப்பு இருக்காது. எனவே, அதை மாற்றுவதிலே கொஞ்சம் சங்கடம் இருக்கிறது என்ற காரணத்தால்தான் உடனடியாக அதை அமுலாக்கமுடியாத சூழ்நிலை இருக்கிறது என்பதை நான் இங்கே வருத்தத்தோடு தெரிவித்துக்கொள்ள கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதே போன்று, இங்கே, டயர் தயாரிப்பதற்கு நீங்கள் தயவு செய்து ஒரு தொழிற்சாலை அமைக்க நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று சொன்னார்கள். முதலிலே மத்திய அரசாங்கத்திலே அனுமதி வாங்க வேண்டும். அதற்குப் பின்புதான் நாம் அதுபற்றி முடிவு எடுக்க வேண்டுமென்று சொல்வதை அவர்கள் ஏற்றுக்கொள்வார்கள் என்று கருதுகிறேன்.

திரு. முசிறி இராசமாணிக்கம் அவர்கள் இங்கே அவருடைய தொகுதியிலே இருக்கிற அத்தனை ஊர்களின் பெயர்களையும் குறிப்பிட்டு—தொகுதியிலே இருக்கிற என்று கூடச் சொல்ல முடியாது; திருச்சி மாவட்டத்திலே இருக்கிற அத்தனை ஊர்களின் பெயர்களையெல்லாம் சொல்லி—அந்த ஊர்களுக்கெல்லாம் பேருந்துகள் வேண்டுமென்று கேட்டார்கள். எனக்கு ஏற்பட்டிருக்கிற பயமே, அவர்களுக்காக ஒரு போக்குவரத்துக் கழகம் துவங்க வேண்டி வருமோ என்ற அச்சம்தான் வருகிறது. இருந்தாலும், அது பரிசீலிக்கப்படும், முறையாக அதற்கான நடவடிக்கை எடுக்கப்படும் என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

இன்னொரு கருத்தைச் சொன்னார்கள். நான் கடிதம் எழுதினால், எனக்குத் திரும்ப அவர்கள் பதில் எழுதுவதில்லையென்று. ஏன் என்று ஆராய்ச்சி செய்த பொழுது, எனக்கு இப்பொழுதுதான் புரிந்தது. இத்தனைப் பிரச்சனைகளைப் பற்றியும் எழுதினால், ஒவ்வொன்றிற்கும் பதில் கடிதம் எழுதினால், அதிகச் செலவாகும் என்ற காரணத்தால், அவர்கள் விட்டுவிட்டார்களோ என்ற அச்சம்தான் எனக்கு இருக்கிறது. எனவே, பொறுக்கி எடுத்து, முக்கியமானவைகளை, நீங்கள்எழுதுவீர்களானால், அதற்குத் திரும்ப பதிலை கொடுக்க வேண்டுமென்று உத்தரவு இருக்கிறது. அதை மீண்டும் வலியுறுத்துவோம் என்பதை இங்கே எடுத்துச் சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

திரு. முத்துராமலிங்கம் அவர்கள் சில கருத்துக்களை எடுத்துச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். பரிவோடு அவை கவனிக்கப்படும்.

திரு. சண்முகம் அவர்கள் இரண்டு போக்குவரத்துக் கழகங்களை மாற்றி அமைப்பதிலே ஒரு குறைபாடு இருப்பதாகச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். ஏற்கெனவே அந்த முடிவு எடுக்கப்பட்டாகி விட்டது. இருந்தாலும்கூட, அதை மீண்டும் ஆராய்ச்சி செய்து, உறுப்பினர் அவர்கள் மகிழ்ச்சி அடைகிற அளவுக்கு ஏதாவது செய்ய முடியுமா, முயற்சி எடுக்க முடியுமா என்று பார்க்கலாம். அதிலே, முழுமையான மாற்றம் செய்ய முடியும் என்ற நம்பிக்கை எனக்கில்லை.

அதே போன்று, பாரமலை அவர்கள் ஒரு கருத்தைச் சொன்னார்கள். பயணிகளைப் பரிசோதிப்பதற்காக நீங்கள் நேரிடையாக ஆட்களை எடுக்கிறீர்கள், அது தவறு என்று சொன்னார்கள். நேரிடையாக எடுப்பதற்குக் காரணம், மாறுபட்டவர்கள் வரும்போது கொஞ்சம் வேறு விதமான முறையிலே நாம் அதை அமுலாக்க முடியும் என்ற நம்பிக்கையிலேதான் அது போன்று நாம் எடுத்துக்கொண்டிருக்கிறோம்.

ஆர்மோனியத்தைக் கொண்டுபோவதற்காக அவர்கள் ஒரு வேண்டுகோளை வைத்திருக்கிறார்கள். அதை நான் பரிசீலனை செய்துதான் சொல்ல வேண்டும். எந்த, எந்தப் பொருட்களை, இலவசமாகக் கொண்டுபோகலாம் என்ற பட்டியல் தற்போது என்னிடத்திலே இல்லை. அதைப் பார்வையிட்டு, அதிலே அக்கறையோடு இந்த அரசாங்கம் நடவடிக்கை எடுக்கும் என்பதை இந்த நேரத்திலே நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

(பிற்பகல் 1—20)

மாண்புமிகு சட்டமன்ற உறுப்பினர் திரு. பாலகிருஷ்ணன் அவர்கள் என்னுடைய தொகுதிக்காகப் பேசியிருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு இந்த நேரத்திலே நன்றி சொல்லவில்லை என்றால் நான் தவறு செய்தவன் ஆவேன். அவருக்கு என்னுடைய நன்றியை நான் இங்கே காணிக்கையாக்கக் கடமைப் பட்டிருக்கிறேன்.

திரு. தனுக்கோடித் தேவர் அவர்கள், தனியார் துறை பேருந்துகளைப் பற்றி இங்கே சொல்லியிருக்கிறார்கள். அதன் மீதும் அரசு அக்கறை காட்டும் என்பதை இங்கே எடுத்துச் சொல்ல கடமைப் பட்டிருக்கிறேன்.

மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. ஜி. விஸ்வநாதன் அவர்கள் வேகக் கட்டுப்பாட்டுக் கருவியைப் பொருத்தக் கூடாது என்ற ஒருகருத்தை எடுத்துச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். நமக்கு இன்றைய தினம் இருக்கின்ற சூழ்நிலையே, இங்கே சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் கூடப்பலபேர் சொல்லியிருக்கிறார்கள். அதிகம் வேகப்மாகப்

போகின்ற காரணத்தால் பெரும்பாலான ஆக்சிடெண்டுகள் ஆகின்றன என்று இங்கே கருத்தைச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். அவர்கள் சொன்ன அந்தக் கருத்து மட்டுமல்ல, நம்முடைய அனுபவமும் கூட அப்படித்தான் இருக்கிறது. அதிலே ஒரு கட்டுப்பாடு வர வேண்டுமென்பதற்காகத் தான் இதைச் செய் கிறோமே ஒழிய அதிலே ஏதோ நம்முடைய மாண்புமிகு உறுப் பினர் திரு. ரகுமான்கான் அவர்கள் சொல்வதைப் போல தவறு செய்வதற்காகவோ அல்லது அங்கேயிருக்கின்ற தனியார் உரிமை யாளர்களையோ அல்லது அரசாங்கப் பேருந்துகளையோ தொந் திரவு செய்ய வேண்டுமென்பதற்காகவோ நாம் செய்யவில்லை; மக்களுக்குப் பாதுகாப்பு வேண்டுமென்பதற்காக அரசாங்கம் இந்த நடவடிக்கையை எடுத்திருக்கிறது.

இன்னொரு கருத்தைக் கூடச் சொன்னார்கள். எந்த பர்மி ஷனும் இல்லாமல், அவர்கள் டைமிங் வைத்து நடத்தாமலே பேருந்துகளை விடுகிறார்கள்; ஆர்.டி.ஓ.வைக் கேட்காமல் பேருந்துகளை விடுகிறார்கள் என்ற கருத்தையெல்லாம் சொன் னார்கள். சில நேரங்களிலே அவசரத்தைக் கருதி நாம் பேருந்து களை விட்டு விடுவதில்லை. ஆர்.டி.ஓ. விடத்திலே நாம் சொல்லி அவசரமாக ஒரு இடத்திலே அனுமதி வாங்கி, விடுகிறோம். அனுமதியில்லாமல் விடுவதில்லை. காலதாமதம் இல்லாமல் உடனடியாகச் செய்து கொண்டிருக்கிறோம். எனவே, அந்த வகையிலே ஏதாவது குறைகள் இருப்பதாக அவர்களுக்குத் தோன்றியிருக்கலாமே தவிர, நிச்சயமாகக் குறை இருக்காது, என்ற நம்பிக்கை எனக்கு இருக்கிறது.

அடுத்து மிக முக்கியமான பிரச்சினை, மாண்புமிகு உறுப் பினர் திரு. ரகுமான்கான் அவர்கள் பல குற்றச்சாட்டுக்களைச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். மாண்புமிகு உறுப்பினர்களெல்லாம் பல யோசனைகளைச் சொல்லியிருந்த பொழுதும் அவர் சில யோசனைகளோடு சிறிது குற்றச்சாட்டுக்களையும் சொன்னால் தான் எனக்குப் பேசுவதற்கு வாய்ப்பிருக்கும் என்ற காரணத் தாலோ அல்லது இந்த அரசாங்கத்தினுடைய நிலைமையைத் தெளிவாக்குவதற்காக ஒரு வாய்ப்பைக் கொடுக்க வேண்டுமென்ற காரணத்தினாலோ அல்லது நடந்து கொண்டிருக்கிற பிரச்சி னையைத் தெளிவாக்கி இன்னும் தெளிவாகச் சொல்ல வேண்டு மென்ற காரணத்தாலோ அந்தக் கருத்தை அவர்கள் எடுத்துச் சொல்லியிருக்கிறார்கள் என்று கருதுகிறேன். அதிலே முதல் சிலவற்றிற்கு நான் பதிலைச் சொல்கிறேன். கப்பலைப் பொறுத் தவரையில் நான் கடைசியாகப் பதிலைச் சொல்ல இருக்கிறேன். கொஞ்சம் விளக்கமாகச் சொல்லியாக வேண்டும். ஏற்கெனவே ஒரு முறை சொல்லியிருந்தாலும், மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் மீண்டும் அதைச் சொல்வதற்காகப் பொறுத்தருள வேண்டு மென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

திரு. ரகுமான்கான் அவர்கள் சொன்னார்கள். தேசிய மயக் கொள்கையில் உங்கள் நிலை என்ன? ஏதோ இப்படிச் சொல்லியிருக்கிறீர்கள்; மீண்டும் மாறி வருகிறதே என்றெல்லாம் அவர்கள் இங்கே கருத்தைச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். தயவுசெய்து நீங்கள் நினைத்துப் பார்க்க வேண்டும். இந்த அரசாங்கம் பொறுப்பையேற்ற பின்பு 61 சதவீதமாக இன்றையதினம் தேசிய மயமாக்கப்படக்கூடிய அந்த எண்ணிக்கை, அந்த சதவீதம் உயர்ந்திருக்கிறது என்பதை யாரும் மறுத்துவிட முடியாது. எங்களுக்கு இருக்கின்ற எண்ணம், ஏதோ இருக்கின்ற இந்த பன்னிரண்டாயிரத்து எண்ணூற்றுச் சில்லரைப் பேருந்துகளை மட்டும் வைத்துக் கொண்டு, அதையும் தேசிய மயமாக்கிக் கையிலே வைத்துக் கொண்டு பேசாமல் இருக்க வேண்டுமென்ற எண்ணம் எங்களுக்கு இல்லை. எங்களுக்கு இருக்கின்ற அடிப்படை நோக்கம், தேசிய மயம் ஆக்கப்படக் கூடிய கொள்கையிலே நாங்கள் மிக ஆணித்தரமாக இருந்தாலும் கூட அதைவிட அடிப்படை நோக்கம், அதைவிட அடிப்படையான பிரச்சினைகள், இன்றைய தினம் நாட்டிலே இருக்கின்ற பிரச்சினை, எங்கே போனாலும் பேருந்து வேண்டுமென்று சொல்கிறார்கள். இங்கே மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. இராசமாணிக்கம் அவர்கள் பேசும்பொழுது நூற்றுக் கணக்கான வழித் தடங்களைச் சொல்லிக் கேட்டார்கள். வெட்டுத் தீர்மானங்களும் நூற்றுக் கணக்கான பேருந்துகளைக் கொடுக்க வேண்டுமென்று கொடுத்திருக்கிறார்கள். எனவே, எங்களுக்கிருக்கின்ற எண்ணம், அரசுக்கு இருக்கின்ற நிதி ஆதாரத்தை வைத்துக் கொண்டு, நாம் புதிய பேருந்துகளைப் புதிய இடங்களுக்குக் கொடுத்து முடித்த பின்பு, அதற்குப் பின்னாலே அந்தப் பேருந்துகள் தேசிய மயமாக்கப்படக் கூடிய சூழ்நிலையை உருவாக்கியாக வேண்டும். இன்றைய தினம், இருக்கின்ற பணத்தைத் தேசிய மயமாக்கப்படுவதற்காகச் செலவழித்து விட்டு, மக்கள் அப்படியேதான் சிரமப் பட்டுக் கொண்டிருக்க வேண்டுமென்ற எண்ணம் நிச்சயமாக மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. ரகுமான்கான் அவர்களுக்கு இருக்காது என்ற நம்பிக்கை எனக்கு இருக்கிறது. ஆகவே, அந்தக் கொள்கையிலே நாங்கள் பின் வாங்கிவிடவில்லை. இப்பொழுது அதைவிட அடிப்படைப் பிரச்சினை ஒன்று இருக்கிறது. அந்தப் பிரச்சினையைத் தீர்த்து விட்டு, அதற்குப் பின்னாலே நாங்கள் படிப்படியாக இதைச் செய்யவிருக்கிறோம் என்பதை நான் இந்த நேரத்திலே எடுத்துச் சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

இன்னொன்றையும் நான் இங்கே சொல்லியாக வேண்டும். ஏறத்தாழ இந்த ஒன்றரை ஆண்டுக் காலத்தில் தனியாருக்குப் பேருந்து உரிமை கொடுக்கவில்லை என்பதை நீங்கள் நிச்சயமாகப் புரிந்திருப்பீர்கள் என்ற நம்பிக்கை எனக்கிருக்கிறது. (குறுக்கீடு) ரென்யூவல் உங்களுடைய காலத்திலேயும் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. தீவிரமாகச் செய்தோம் என்று நீங்கள் சொன்னீர்கள்; உங்கள் காலத்திலேயும் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. எனவே ரென்யூவல் கொடுக்காமல் விட்டுவிட்டால் அந்தயிடத்திலே,

அரசாங்கத்தினுடைய பேருந்து இயங்கியாக வேண்டும். எனவே, அதை எடுக்காமல் விட்டால், அந்த இடத்திற்கு விடக்கூடிய அந்தப் பேருந்தை பேருந்தேயில்லாத இடத்திற்கு ஒன்றைக் கொடுக்க முடியும் என்ற காரணத்தால்தான் இதிலே கொஞ்சம் நிறுத்தி வைத்திருக்கிறோமேயொழிய அது வேண்டாமென்று விட்டுவிடவில்லை என்பதைத் தயவுசெய்து நீங்கள் உணர வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக இங்கே சொன்னார்கள். நேஷனல் பர்மிட் கொடுத்ததிலே ஏதோ தவறு நடந்திருப்பதாக அவர்கள் சொன்னார்கள். என்ன முறையோ அந்த முறைப்படி கொடுத்திருப்பதாக எனக்குத் தகவலைக் கொடுத்திருக்கிறார்கள்.

அதிலே ஒரு சட்டமன்ற உறுப்பினருடைய மனைவிக்குக் கொடுத்ததாகவும், இன்னொருவர் யாரோ ஒருவர், அவருடைய நண்பர், அந்தக் கட்சியிலே இருந்து வந்தவர், அவர் நடக்க முடியாதவர், அவருக்குக் கொடுத்திருப்பதாகவும் இங்கே கருத்தைச் சொன்னார்கள். அதைப் பொறுத்தவரையில், எனக்குத் தெரிந்த வரையில், முழுமையான, என்னென்ன சட்டத்தினுடைய அடிப்படையிலே கொடுக்கிறார்கள் என்பதை நான் முழுமையாகச் சொல்ல முடியவில்லையென்றாலும், பெண்களுக்காக ஒரு சதவீதம் கொடுக்கப்பட வேண்டுமென்ற ஒரு எண்ணத்தை அரசு கொண்டிருக்கிறது. அரிசனங்களுக்காகக் கொடுக்க வேண்டுமென்ற எண்ணத்தைக் கொண்டிருக்கிறது. அதுமட்டுமல்ல, ஊனமுற்றவர்களுக்காகக் கொடுக்கப்பட வேண்டுமென்ற எண்ணத்தைக் கொண்டிருக்கிறது. இதை நடைமுறைப் படுத்துகின்ற பொழுது எப்படி வேண்டுமானாலும் நம்மால் குற்றச்சாட்டைச் சொல்ல முடியும்.

எனவே பெண்களுக்குக் கொடுக்காமல் விட்டிருந்தால் ஏன் பெண்களுக்குக் கொடுக்கவில்லை என்ற கேள்வியைக்கூட இந்த மாமன்றத்திலே கேட்க வாய்ப்பிருக்கும். அதற்கு நான் பதிலை சொல்ல வேண்டியிருக்கும். இன்றையதினம் அரசாங்கத்தைப் பொறுத்தவரையிலும் எந்தப் பக்கம் போனாலும் தவறு. அதற்கான ஒரு விளக்கத்தை நான் பின்னாலே கப்பலைத் தொட்டுச் சொல்லும்போது சொல்லுகிறேன். எந்தப் பக்கம் போனாலும் எந்தக் காரியத்தைச் செய்தாலும் தவறு என்று சொல்லக்கூடிய அளவுக்கு அரசாங்கம் எந்தக் காரியத்தையும் செய்யாமல், கையைக் கட்டி அமர்ந்துக் கொண்டு இருக்கின்ற நிலைமையை உருவாக்குகின்ற அளவுக்குத்தான் இன்றைய தினம் கேள்விக் கணைகளை தொடுத்துக் கொண்டு இருக்கிறார்கள், என்பதை இங்கே எடுத்துச் சொல்லக் கடமைப் பட்டிருக்கிறேன்.

அதேபோன்று இங்கே சொன்னார்கள். சில எண்களைச் சொல்லி அங்கே அவ்வளவு கொடுக்கலாமா என்று கேட்டார்கள். எங்கெங்கே அதிகமாக லாரிகள் இருக்கிறதோ அங்கே கொஞ்சம் அதிகமாகக் கிடைக்கிறது. லாரியே இல்லாத இடத்தில் நாம் எப்படிக் கொடுக்க முடியும். எனவே, எங்கெங்கே லாரிகள் அதிகமாக இருக்கிறதோ அங்கே கொஞ்சம் அதிகமாகக் கொடுப்பது நியாயமாக இருக்கும் என்று கருதுகிறேன். இதற்கான விளக்கத்தை இனிமேல் அதிகமாகச் சொல்ல அவசியம் இல்லை என்று கருதுகிறேன்.

அதேபோன்று வேகக் கட்டுப்பாட்டுக் கருவியைச் சொல்லிக் அதிலே எவ்வளவு ஊழல் நீங்கள் எங்கெங்கே எந்தெந்த கம்பெனியிடத்தில் உங்களுக்குத் தொடர்பு என்று கேள்வியை வைத்து இருக்கிறார்கள். இந்த வேகக் கட்டுப்பாட்டு கருவியைப் பொறுத்தவரையில் ஏதோ அரசாங்கம் திடீரென்று ஆணை யிட்டு விடவில்லை. பல்வேறு விபத்துக்களைப் பார்த்து பல்வேறு நேரங்களில் அதைப் பற்றி சிந்தித்து ஊட்டியில் நடந்த கூட்டத் திலே கூட கருநாடக மாநிலம் இதைச் செய்து இருக்கிறது. அதைப்போல எல்லோரும் செய்ய வேண்டும் என்ற ஒரு கருத்தைச் சொல்லி அதற்குப் பின்னாலே இந்த அரசாங்கம் ஒரு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று முடிவு எடுத்தது. அப்படி முடிவை நாம் எடுக்கிறபோது இந்த வேகக் கட்டுப்பாட்டுக் கருவியைத் தயாரிப்பவர்கள் நிறைய பேர் இல்லை. அப்படியும் நாம் பக்கத்து மாநிலத்திலே கேட்டோம். யாராவது உங்களுக்குத் தெரியுமா, அப்படி நீங்கள் வாங்கியது உண்டா என்று நாம் கேட்டபோது, கர்நாடக மாநிலத்திலே இந்தக் கருவியை வாங்கிய தாக தகவல் கொடுத்தார்கள். அந்த அடிப்படையிலே நமது போக்குவரத்துக் கழகங்கள் அதற்கு முன்னோடியாக இருக்க வேண்டும். தனியார்கள் உடனடியாகப் போட வேண்டும் என்று சொன்னால் அவர்கள் தயக்கம் காட்டுவார்கள். அதற்கு எதிர்ப்பு இருக்கும். எனவே போக்குவரத்துக் கழகங்களே முன்னோடியாக இதைச் செய்து காட்ட வேண்டும், அதற்குப் பின்னாலே அவர்களைச் செய்யச் சொல்லி கேட்போம் என்ற அடிப்படை யிலே தான் இந்த அரசாங்கம் செய்திருக்கின்றது. அதிலே எந்தத் தவறும் நடப்பதற்கான வாய்ப்பு இல்லை என்பதை நான் சுட்டிக் காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். அந்த அளவுக்குத் தவறு செய்ய வேண்டும் என்ற சூழ்நிலையில் இங்கே இருப்பவர்கள் யாரும் இல்லை என்பதைத் தெளிவாக எடுத்துச் சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

இங்கே அசோக் லேலாண்டு தொழிற்சாலையில் சேசிஸ் பற்றி எல்லாம் சொல்லி, ஏதோ டி.ஐ.ஐ.சி. நிறுவனத்தைச் சொன்னார்கள் என்று கருதுகிறேன். அதிலே அரசாங்கப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் லாரி சேசிஸ் வாங்குவதற்காக பணத்தைக் கொடுத்ததாக சொன்னார்கள். அப்படிப்பட்ட நிலைமை இல்லை. எனவே இதுபோன்ற நிலைமைகள் இல்லை என்பதை நான் எடுத்துச் சொல்லியாக வேண்டும்.

பெண் கண்டக்டர்கள் எடுத்தீர்களே அதிலே குறை என்று சொன்னார்கள். இந்த அரசாங்கம் இப்படிப்பட்டவர்களுக்கு ஒரு வாய்ப்புக் கொடுத்து, அப்படிக் கொடுக்க வேண்டும் என்ற எண்ணம் இருப்பதை நீங்கள் பாராட்டுவீர்கள் என்று எதிர் பார்த்தேன். குறைகளைச் சுட்டிக் காட்ட வேண்டும். ஆனால், சில நேரங்களிலே பாராட்டினால்தான் அதற்கும் ஒரு மரியாதை இருக்கும் என்பதைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். அதை நாங்கள் துவக்கி இருக்கிறோம். பெண்கள் கூட இந்தத் தொழிலைச் செய்வதற்கு தகுதியானவர்கள் என்று நிலைநாட்ட வேண்டும் என்பதற்காக நாங்கள் துவக்கி இருக்கிறோம். நீங்கள் இப்போது மகிழ்ச்சி அடைவீர்கள் என்று நான் கருதுகிறேன்.

கள்ள டிக்கட் அடித்து பல்வேறு போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே இது இன்றையதினம் பயன்படுத்தப்படுகிறது போன்ற ஒரு தொனி வருவதாக ஒரு கருத்தைத் தெரிவித் தார்கள். இந்த அரசாங்கம் மிகவும் கண்காணிப்போடு இருந்த காரணத்தால் தான் இந்த கள்ள டிக்கட்டு கண்டுபிடிக்கப் பட்டு இருக்கின்றது. அதைக் கண்டுபிடித்தபின்புதான் நீங்கள் இங்கே பேசிக்கொண்டிருக்கின்றீர்களே தவிர, நீங்களாக கவே கண்டுபிடித்து இந்த அரசாங்கத்தின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வரவில்லை என்பதைச் சொல்லுகிறபோது, நிச்சய மாக இந்த அரசாங்கம் எவ்வளவு உன்னிப்பாக, கவனமாக செயல்படுகின்றது என்பதை நீங்கள் நம்புவீர்கள் என்ற நம்பிக்கை எனக்கிருக்கின்றது.

அதேபோன்று நட்டத்தைப் பற்றி சொன்னார்கள். பல்வேறு வசதிகளைச் செய்யவேண்டும் என்று சொல்லியது மட்டுமல்லாமல், ஏன் நஷ்டம் அந்த நஷ்டத்திற்கு காரணம் என்ன என்று ஏதோ நாங்கள் தவறு செய்ததைப்போல ஒரு தொனியிலே சில பேர்கள் சுட்டிக்காட்டினார்கள். அதற்கான காரணத்தைக் கொஞ்சம் விளக்கமாக சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். நமது போக்குவரத்துக் கழகம் நட்டத்தில்தான் இயங்குகிறது. 1980–81லே 13.70 கோடி ரூபாய் நட்டம். 1981–82லே ஏறத்தாழ 12–57 கோடி ரூபாய் நட்டத்தில் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றது. இதற்கெல்லாம் என்னகாரணம் என்பதை நீங்கள் அடிப்படையிலே உணர்ந்து பார்க்கவேண்டும்.

போக்குவரத்துக் கழகத்திலே இருக்கின்ற தொழிலாளர்கள், அதிகாரிகளுடைய திறமைகள் குறைந்துவிடவில்லை. அதிலே எங்கும் தவறு நடந்துவிடவில்லை எவ்வளவோ சிறப்பாக செயல்பட்டுக் கொண்டு இருக்கின்றது. முன்னைவிட சிறப்பாக இருக்கிறது. அதிலே எந்தக் குறையும் ஏற்பட்டுவிடவில்லை. என்பதை நிச்சயமாக மாமன்ற உறுப்பினர்கள் ஒப்புக் கொள்வார்கள். அதை அவர்கள் அனுபவித்துக்கொண்டு இருப்பார்கள் என்று நான் நம்புகிறேன்.

மத்திய அரசாங்கம் சில நடவடிக்கைகளை எடுத்துக் கொண்டிருக்கிறது. என்ன நடவடிக்கை? ஏதோ அவர்களுடைய நிலைமைக்கேற்ப, சில நடவடிக்கைகளை எடுத்தார்கள், அதை குற்றம் சொல்ல நாங்கள் தயாராக இல்லை. ஆனால் அது எப்படி நம்மை பாதிக்கின்றது, நம்முடைய போக்குவரத்துக் கழகங்களைப் பாதிக்கின்றது என்பதை நான் சொல்லியாகவேண்டும். 8—6—1980, 13-1—1981, 11—7—1981 ஆகிய தேதிகளில் டீசல் விலை உயர்த்தப் பட்டது. இப்படி உயர்த்தப்பட்ட காரணத்தால் நான் நட்டம் என்று சொன்னேனே, இந்த 2 ஆண்டுகளில் நாம் கூடுதலாக உயர்த்தியதற்குக் கூட, டீசலுக்கு மட்டும் ஏறத்தாழ 41 கோடி விலை கொடுத்து இருக்கிறோம்.

(பிற்பகல் 1.30)

இந்த டீசல் விலையின் காரணமாக நாம் கூட்டிக் கொடுக்கக்கூடிய தொகை இந்த 2 ஆண்டுகளுக்கு மட்டும் 41 கோடி ரூபாய். பேருந்தின் அடிச்சட்டம், டயர், டியூப் போன்றவைகளுக்கு சர்சார்ஜ் போட்டிருக்கிறார்கள். இதற்காக 3 கோடி ரூபாய், 2 ஆண்டுகளிலே கொடுக்கிறோம் மற்றும் உதிரி பாகங்கள், டீசல் எண்ணெய் இரும்பு, எஃகு போன்ற பொருள்களைக் கொண்டுவந்து சேர்ப்பதற்காக் மட்டும் வாடகையாக அதிகப் பணம் கொடுக்கப்படுகிறது. இதிலே ஒரு கோடி ரூபாய், லுப்ரிகேஷன் எண்ணெயின் விலை ஏற்றத்தின் காரணமாக 1 கோடி ரூபாய். எஃகு 20 சதவீதம் விலை உயர்ந்து இருக்கிறது. இதிலே கோடி ரூபாய். ரயில் மூலமாக நாம் சில சரக்குகளை கொண்டு வரவேண்டியிருக்கிறது. இதற்காக ஆகின்ற கூடுதல் கட்டணம், 2 ஆண்டுகளுக்கு 1 கோடி ரூபாய், டயர், பேருந்தின் அடிச்சட்டம், மாற்றுக்கூண்டு இவை போன்றவைகளின் விலை உயர்வின் காரணமாக செலவு 4கோடி ரூபாய் பஞ்சப்படி உயர்வின் காரணமாக 3 கோடி ரூபாய், ஏறத்தாழ மத்திய அரசாங்கத்தின் நடவடிக்கையால் 64 கோடி ரூபாய், இந்த 2 ஆண்டுகளிலே நஷ்டம் கூடுதல் செலவு ஏற்படுகிறது என்பதை நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அதுமட்டும் அல்லாமல் மாநில அரசும் சில நடவடிக்கைகளை எடுத்திருக்கிறது. தொழிலாளர்களின் நன்மைகளைக் கருதியும், நாம் சில நடவடிக்கைகளை எடுத்து இருக்கிறோம். அப்படி எடுத்த அந்தச் சூழ்நிலையில் சம்பள விகிதம், மற்ற வசதிகள் உயர்வின் காரணமாக, 2 ஆண்டுகளுக்கு. கிட்டத்தட்ட 19 கோடி ரூபாய், தொழிலாளர்களுக்கு இந்த அரசாங்கம், கூடுதலாக் கொடுக்கப்பட்டதை நிச்சயமாக இந்த மாமன்ற உறுப்பினர்கள் வரவேற்பார்கள் என்று கருதுகிறேன். இப்பொழுது நஷ்டம் ஏற்படுவதைப் பற்றிக்கூட பல உறுப்பினர்கள் கவலைப் பட மாட்டார்கள். காரணம்

தொழிலாளர்களுக்காக 19 கோடி ரூபாய் அளவிற்கு உயர்த்திக் கொடுத்திருக்கிறார்களே என்ற அந்த அடிப்படையில். வசூல் படி உயர்த்தியதன் காரணமாக 1 கோடி ரூபாய். இதைப் போன்று சிறப்பு ஊக்க போனஸ், விடுப்பு நாட்களை உயர்த்திக் கொடுத்தது, சிற்றுண்டி சாலைகளை அமைத்தல், தொழிலாளர்களுக்கு வீடு கட்டிக் கொடுப்பதற்கு உதவி செய்தல் என்ற அந்த அடிப்படையிலே ஏறத்தாழ 5.5 கோடி ரூபாய் நாம் கூடுதலாக செலவழிக்கவேண்டி இருக்கிறோம். சட்டப்படி நாம் போனஸ் கொடுத்தோம். அதற்குப்பிறகு நாம் கருணைத்தொகை கொடுத்தோம். இந்த கருணைத் தொகை காரணமாக மட்டும் கிட்டத்தட்ட 2 கோடி ரூபாய். தொழிலாளர்கள் நிம்மதியாக இருப்பதற்கு விடுமுறை இல்லங்கள் அமைத்திருக்கிறோம். அங்கே டெலிவிஷன் வைக்கப்பட்டிருக்கிறது. பல்வேறு டெப்போக்களில் டெலிவிஷன் வைக்கப்பட்டிருக்கிறது. இதற்கு மட்டும் செலவு 5 கோடி ரூபாய்.

இதேபோன்று, வயர்லெஸ் செட் வைக்கவேண்டுமென்று நாம் நடவடிக்கை எடுத்தோம். அதற்காக 1 கோடி ரூபாய், செலவழித்து இருக்கிறோம். இப்படி அரசாங்கம் எடுத்த நல்ல நடவடிக்கைகளின் காரணமாக, இதற்காக மட்டும், ஏறத்தாழ 59 கோடி ரூபாய். எனவே நமக்கு உண்டான செலவு, கூடுதல் செலவு, 100 கோடி ரூபாய்க்கு மேல் தாண்டிவந்திருக்கிறது, இந்த 2 ஆண்டிலே என்று சொல் கிறபோது, நிச்சயமாக ஏன் நஷ்டம் இன்னும் என்று உறுப்பினர்கள் கேட்கமாட்டார்கள் என்ற நம்பிக்கை எனக்கு இருக்கிறது. இன்னொரு காரணம், கட்டணத்தை உயர்த்தாதது, தேவையான அளவிற்கு உயர்த்தாதது இந்த நஷ்டத்திற்கு மற்றொரு காரணம் என்று நான் சொல்லிக் கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். ஏன் கட்டணத்தை உயர்த்து கிறீர்கள். இங்கே மக்கள் மிகவும் அவதிப்பட்டுக் கொண்டிருக் கிறார்கள் என்ற கருத்தையெல்லாம் சுட்டிக்காட்டினார்கள். நான் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். தமிழகம் கேரளம், கர்நாடகம், ஆந்திரம், ஆகிய இந்த 4 மாநிலத்தையும் ஒப்பிட்டு நான் சொல்கிறேன். மாணபுமிகு உறுப்பினர்கள் நிச்சயமாக அமைதி பெறுவார்கள் என்ற நம்பிக்கை எனக்கு உண்டு.

நகரத்திலே இருக்கிற குறைந்தபட்ச கட்ணம், தமிழகத் திலே 30 பைசா, கேரளத்திலே 40 பைசா, கர்நாடகத்திலே 30 பைசா, ஆந்திரத்திலே, 30 பைசா. ஆனால் நகரத்தி னுடைய அதிகபட்ச தூரம் 30 கிலோ மீட்டர்கள். இதற்கு உண்டான கட்டணம் தமிழகத்திலே 1.20, கேரளத்திலே 2.60, ஆனால் எனக்கு வந்திருக்கின்ற தகவல்படி நான் புரிந்துகொண்டபடி அவர்கள் 18 கிலோ மீட்டர்கள் மட்டும்தான் நகர பேருந்துகளை இயக்குகிறார்கள். இதற்கு

வாங்குகிற தொகை 1.30 பைசா. நாம் நகரப் பேருந்து களை 18 கிலோ மீட்டர் இயக்கினால், 90 பைசா வாங்கு கிறோம். அதைப்போன்று கர்நாகடத்திலே, சட்டப்படி ஜீ. ஒப்படி 2.40 காசு வாங்கலாம். எனவே அங்கே இருக்கின்ற தனியார் துறை 2.40 காசு வாங்குவதற்கு வழிவகை இருக் கிறது. இதைத் தடுக்கமுடியாது. கேள்வி கேட்கமுடியாது. ஆனால் இன்னொரு சட்டத்தை, போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு மாத்திரம் அவர்கள் பயன்படுத்திக்கொண்டிருக்கிறார்கள். 1.30 காசு வாங்கினால் மட்டும் போதாது என்று சொல் கிறார்கள். எனவே, போக்குவரதத்துக் கழத்திலே 1.30 வாங்குவதாக தகவல் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அப்படியும்கூட 10 பைசா அதிகம். ஆனால் தனியார் துறையில் 2.40 காசு வாங்க முடியும்.

அதைப்போன்று ஆந்திரத்திலே 1.70 காசு என்று ஒன்றும், சப்பர்பன் பேருந்து என்று வைத்துக்கொண்டு 2.40 காசு என்றும் வாங்குகிறார்கள். எனவே, இந்த வித்தியாசங்களை எண்ணிப் பார்த்தால், நாம் எந்த அளவுக்கு பொதுமக்களுக் காக, நல்ல எண்ணத்தோடு இருக்கிறோம் என்பதை உங்களால் புரிந்து கொள்ளமுடியும் என்று கருதுகிறேன். மாவட்டப் பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரையில் 1 கிலோ மீட்டருக்கு 7½ பைசா நாம் வாங்குகிறோம். கேரளத்திலே 8 பைசா, கர்நாடகத்திலே, 7.7 பைசா, ஆந்திரத்திலே 8 பைசா. அதேபோன்று விரைவுப் பேருந்திற்கு 1 கிலோ மீட்டருக்கு நாம் 7— பைசா வாங்குகிறோம், கேரளத்திலே, 9 பைசா, கர்நாடகத்திலே, 9.6 பைசா, ஆந்திரத்திலே 10 பைசா என்று வாங்குகிறார்கள்.

இப்படிச் சொல்வதை விட இன்னும் கொஞ்சம் விளக்கமாகச் சொல்கிறேன். 500 கிலோமீட்டர் செல்ல நம்முடைய சென்னை மாநகரில் அல்லது தமிழகத்தில் பேருந்தில் ஒட்டுமொத்தமாக செலுத்த வேண்டிய தொகை 37 ரூபாய் 50 காசு. ஆனால் கேரளத்தில் 45 ரூபாய். ஏறத்தாழ 7 ரூபாய் 50 காசு கூடுதல் கட்டணம் கொடுக்க வேண்டும். அதைப்போன்று கர்நாடத்தில் 48 ரூபாய். ஏறத் தாழ 10 ரூபாய் கூடுதலாகக் கொடுக்க வேண்டும். ஆந்திரா விலே ஏறத்தாழ 50 ரூபாய். 12 ரூபாய் 50 காசு கூடுதலாக கொடுக்க வேண்டும். நிச்சயமாக இப்போது அதில் எந்தவிதமான குறைபாடும் இருக்காது; இருந்திருந்தால் நிவர்த்தி அடைந்திருக்கும் என்று நம்புகிறேன்.

இன்னும்கூட நாம் எப்படி செயலாற்றிக் கொண்டிருக்கி றோம், நாம் எப்படி பேருந்துகளை கொடுத்துக்கொண்டிருக் கிறோம் என்பதற்கு ஒரு ஒப்புதலை தெரிவிக்கக் கடமைப் பட்டிருக்கிறேன். தமிழ்நாட்டில் ஒரு இலட்சம் சதுர கிலோ மீட்டருக்கு நாம் ஒட்டுகின்ற பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை

9,328. ஆனால் ஆந்திராவிலே ஒரு இலட்சம் சதுர கிலோமீட்டருக்கு ஓட்டுகின்ற பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை 3,838. 9,000, 3,000 இந்த வித்தியாசம் இருக்கிறது. அதைப்போன்று கர்நாடகத்தில் 6,000. அதைப்போன்று மகாராஷ்டிரத்தில் 4,704. இப்படி அந்தவகையிலே நாம் சிறப்புற்றிருக்கிறோம் என்பதை நீங்கள் நிச்சயமாகப் பாராட்டுவீர்கள் என்று நம்புகிறேன்.

இங்கே பேசும்போது தொழிலாளிக்கு நீங்கள் என்ன செய்துவிட்டீர்கள் என்று சொல்லி மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. ரகுமான்கான் அவர்கள் ஒரு கருத்தைச் சொன்னார்கள். தொழிலாளிக்கு என்ன செய்திருக்கிறோம் என்ற ஒரு பட்டியலைச் சொல்கிறேன். கொஞ்சம் பொறுமையாக இருக்கிறார்கள் என்பதை யாரும் மறுக்க முடியாது. அந்தக் கருத்திலே நிச்சயமாக வேறுபாடு இருக்காது என்று நம்புகிறேன். ஆனால் இந்த அரசு பொறுப்பேற்றதற்குப் பிறகு 3 மாதத்திற்கு ஒருமுறை பேச்சுவார்த்தை நடத்த வேண்டுமென்ற ஒரு கொள்கையை கடைபிடித்து இன்றையதினம் பல்வேறு பிரச்சனைகளைத் தீர்த்திருக்கிறோம் என்பதை பல்வேறு தொழிற் சங்கத் தலைவர்கள் ஏற்றுக்கொண்டிருக்கிறார்கள். அதை ஏற்றுக் கொண்டாலும் இன்னும் இருக்கிற சில சின்ன, சின்ன பிரச்சனைகளைத் தீர்க்கவேண்டுமென்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். அதில் யாருக்கும் கருத்து வேறுபாடு இல்லை. இப்படி எல்லாம் நாங்கள் செய்கின்ற காரணத்தால்தான் போக்குவரத்துத் துறையிலே போராட்டம் நடத்த வேண்டுமென்ற கற்பனை கூட இல்லாமல் போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்கள் சாரியங்கள் செய்து கொண்டிருக்கிறார்கள்.

சரித்திரத்திலே இதற்கு முன்னால் இப்படி இருந்ததில்லை. நான் தெரியமாகச் சொல்கிறேன். அந்தவகையிலே இன்றைக்கு தொழிலாளர்களுக்குச் செய்துகொண்டிருக்கிறோம். மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் என்னென்ன செய்திருக்கிறார்கள் என்ற அந்த சில பட்டியலை இங்கே படித்துக் காட்ட வேண்டியது என்னுடைய கடமை என்று நான் கருதுகிறேன்.

9–வது மாதம் 1980 ஆம் ஆண்டு நாங்கள் அவர்களுடைய சம்பளத்தை உயர்த்திக் கொடுத்தோம். ஒரு தொழிலாளிக்கு ஏறத்தாழ 100 ரூபாய் கூடுதல் கொடுத்திருக்கிறோம் என்பதை யாரும் மறுக்க முடியாது. இதற்கு முன்னால் எந்த அரசும்

இப்படிக் கொடுக்கவில்லை. இந்த அரசு முதல் முறையாக கொடுத்திருக்கிறது. தொழிலாளர்கள் மிக அமைதியாக இருக்கிறார்கள் ஒரு ஒப்பந்தம் முடிவதற்கு முன்னால் இன்னொரு ஒப்பந்தம் போடப்பட்டது இதுதான் முதல்தடவை என்பதை நான் இங்கே மகிழ்ச்சியோடு தெரிவித்துக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதைப்போல சலவைப் படியை உயர்த்திக்கொடுக்க வேண்டுமென்ற ஒரு கோரிக்கையை வைத்திருந்தார்கள். அந்தப் படியை 6 ரூபாயிலிருந்து 8 ரூபாயாக உயர்த்திக் கொடுத்திருக்கிறோம்.

அதைப்போல வசூல் போனஸ் இருக்கிறது. இதில் உச்ச வரம்பு 20 சதவீதம் என்று வைத்திருந்தார்கள். அதை எடுக்க வேண்டுமென்று போராட்டமே நடத்திப் பார்த்தார்கள். இந்த அரசு வந்த பிறகு அவர்கள் போராட்டம் நடத்தவில்லை. நாங்கள் அறிந்து அதை எடுத்திருக்கிறோம். அதெல்லாம்தான் இன்றையதினம் தொழிலாளர்களுக்கு நம்பிக்கை ஏற்பட காரணமாக இருந்துகொண்டிருக்கிறது.

அதைப்போல சீருடையை தைக்காமல் கொடுக்க வேண்டு மென்பது ஒரு கோரிக்கை. 1970—லிருந்து இந்தக் கோரிக்கை இருப்பதாக எனக்குத் தகவல் இருக்கிறது. இந்த அரசு வந்த பிறகு சீருடையை தைக்காமல் கொடுக்கலாம்; தொழிலாளர்கள் தேவைபோல் பயன்படுத்திக் கொள்ளட்டும் என்ற அடிப்படையில் இன்றையதினம் நாங்கள் கொடுத்திருக்கிறோம் என்பதை நீங்கள் நிச்சயமாகப் பாராட்டுவீர்கள் என்று நம்புகிறேன்.

அந்தச் சீருடையைத் தைப்பதற்கு 27 ரூபாய் என்று அறிவித்தோம். 6 மாதம் கழித்து அது போதாது என்று கேட்டார்கள். அதை உயர்த்தி, 30 ரூபாய் ஆக்கியிருக் கிறோம். இதையெல்லாம் நாங்கள் தொழிலாளர்களை அக் கறையோடு பார்க்கிறோம் என்பதற்காக இங்கே குறிப்பிடு கிறேனே அல்லாமல் வேறல்ல.

அதைப்போன்று இரவு நேரத்தில் வேலை செய்கிற தொழி லாளர்களுக்கு டீ கொடுக்க வேண்டும், பன் கொடுக்க வேண்டு மென்று இதை ஒரு பெரிய கோரிக்கையாக தொழிலாளர்கள் வைக்க வேண்டிய அளவுக்கு இருந்தார்கள் தமிழ்நாட்டில். இந்த அரசு அதைக் கொடுத்திருக்கிறது.

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
TRUTH ALONE TRIUMPHS

அதைப் போல விழாக் காலங்களில் அவர்களுக்குக் கொடுக்கின்ற முன்பணம் 400 ரூபாயாக இருந்ததை 500 ரூபாயாக உயர்த்திக் கொடுத்திருக்கிறோம்.

அதைப்போன்று திருமணக்கடனைப் பொறுத்தவரையில் ஒரு தொழிலாளியின் குடும்பத்தில் ஆண் மகனுக்கு திருமணம் நடந்தால் 500 ரூபாய் கொடுத்துவந்ததை 1,000 ரூபாயாக உயர்த்தியிருக்கிறோம்; பெண்ணுக்குத் திருமணம் என்றால் 1,000 ரூபாயாக இருந்ததை 1,500 ரூபாய் என்ற அளவுக்கு உயர்த்தியிருக்கிறோம். இந்த அளவுக்கு திருமணக்கடனை உயர்த்தி, இந்த அரசு கொடுத்துக்கொண்டிருக்கிறது.

அடுத்து, எல்லா பணிமனைகளிலும் தொழிலாளர்களுக்கு சிற்றுண்டி சாலை அமைக்க வேண்டுமென்ற முடிவை இந்த அரசு எடுத்து, இன்றைய தினம் இலட்சக்கணக்கான, கோடிக்கணக்கான ரூபாயை அதற்காக செலவழித்துக் கொண்டிருக்கிறது.

உடல் ஊனமுற்றவர்கள் ஏதோ கொஞ்சம் பேர்கள்தான் இருக்கிறார்கள். அவர்களுக்குக்கூட இந்த அரசு வந்தபிறகுதான் 3 சக்கர வண்டிகளை வாங்கிக்கொள்வதற்கு 50 சதவீதம் பணத்தை இனாமாக மானியமாகக் கொடுக்கிறோம். 50 சதவீதம் பணத்தை கடனாக கொடுக்கிறோம். இதெல்லாம் தொழிலாளர்களிடம் நாங்கள் காட்டுகிற அக்கறை இல்லையா?

(பிற்பகல் 1-40)

தொழிலாளர்களிடத்தில் இருந்து பங்குத் தொகை வசூலிக்கப்பட்டு வைக்கப்பட்டு இருந்தது. அதைத் திருப்பிக் கொடுக்க வேண்டும் என்று நீண்டநாட்களாக கோரிக்கை தொடர்ந்து இருந்து வந்தது. அதை இன்றைய தினம் புரட்சித் தலைவர் அரசு திருப்பிக் கொடுத்து இருக்கிறது என்பதை மகிழ்ச்சியோடு தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

நீண்டகால ஊதியம் — இதற்கு, பின்னாலே ஒரு புதிய அறிவிப்பு வர இருக்கிறது. கடந்த சட்டமன்றக் கூட்டத்தில் இது பற்றி ஒரு அறிவிப்பு செய்யப்பட்டது. ஏற்கனவே இருந்த சட்டப்படி, தொழிலாளர்கள் பணியில் சேர்ந்த காலத்தில் இருந்து 6 ஆண்டுகள் கழித்து ஒரு ரிவியூ, அதற்குப் பின்னால் 8 ஆண்டுகள் கழித்து இன்னொரு ரிவியூ. அதாவது 14 ஆண்டுகள் கழித்து ஒட்டுமொத்தமாக அந்தத் தொழிலாளிக்கு ஒரு ரிவியூ கொடுத்து

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

விடுவார்கள். அதற்குப் பிறகு 10 ஆண்டுகாலம், 12 ஆண்டு காலம், அல்லது 9 ஆண்டுகாலம் பணியாற்றினாலும் ஒரு ரிவியூ வும் கிடையாது. அதற்குப் பின்னாலே ஒரு ரிவியூ வேண்டும் என்று அந்தத் தொழிலாளர்கள் ஒரு கோரிக்கை வைத்தார்கள். இந்த அரசுக்கு அது நியாயமாகப் பட்டது. இந்தச் சர்க்கார் மூன்றாவது ரிவியூ போட்டது. அது ஏறத்தாழ 1985 ஆம் ஆண்டில் தான் நடைமுறைக்கு வரும். அதாவது இரண்டாவது ரிவியூ முடிந்து 10 ஆண்டுகள் கழித்த பின்னர் தான் 3-வது ரிவியூ வரும். அதிலே தொழிலாளர்கள் ஒரு கோரிக்கை வைத்தார்கள். இப்போதே தொழிலாளர்கள் 25 ஆண்டுகள், 30 ஆண்டுகள் பணிமுடித்து இருக்கிறார்கள். ஆகவே, அவர்களுக்கு உதவி செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டார்கள். இந்த அரசாங்கமும் அதற்கு ஏற்ப ஒரு முடிவு எடுத்திருக்கிறது. இந்தச் சலுகையை ஏற்கனவே அவர்களுக்குச் சொல்லி இருக்கிறது என்ப தையும் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அதைப்போலவே, பேறு கால விடுப்பு 60 நாள் என்று இருந் ததை 90 நாள் என்று உயர்த்திக் கொடுத்து இருக்கிறோம். அதேபோன்று சென்னையில் உள்ள ஒவ்வொரு டெப்போவிலும் தொலைக்காட்சி பெட்டி வைக்கப்பட்டு இருக்கிறது. இதுதான் இந்த அரசின் கொள்கை. தொழிலாளர்கள் தொழிலாளர் களைப் போல் எப்போதும் இருந்து விடக்கூடாது. முதலாளி களாக வளரவேண்டும். ஆகவே தான் பணக்காரர்கள் மட்டும் வைத்துக்கொள்கிற தொலைக்காட்சி பெட்டி வாங்கி வைத்து இருக்கிறோம், அவர்களின் உபயோகத்திற்காக அந்தத் தொழி லாளர்களின் உபயோகத்திற்காக என்று மகிழ்ச்சியோடு சொல் லிக்கொள்கிறேன்.

அதேபோன்று, நகர ஈட்டுப்படி அவர்களுக்கு முன்பு கொடுக் கப்பட்டது. இடையில் அது காணாமல் போய்விட்டது. இந்த அரசாங்கம் வந்தபிறகு அந்த நகர ஈட்டுப்படியை அவர்களுக்குக் கொடுத்து இருக்கிறது. அதோடு நின்றுவிடவில்லை. கிராமங் களில் இருப்பவர்கள் மட்டும் என்ன இளைத்தவர்களா என்று அவர்களுக்கு எல்லாம் கிராம ஈட்டுப்படி என்று 5 சதவீதம் கொடுத்து இருக்கிறோம். இப்படியெல்லாம் இந்த அரசாங்கம் நடவடிக்கை எடுத்துக்கொண்டு இருக்கிறது.

இதற்கு முன்னால் போக்குவரத்துத்துறையில் ஒரு முறை இருந்தது யாராவது பணியாற்றிக்கொண்டு இருப்பவர்கள் 30 ஆண்டுகள் — 40 ஆண்டுக் காலம் பணி புரிந்தவர்களாக இருந்தாலும் சரி — உடல் ஊனம் உற்றாலோ அல்லது மருத்துவ சான்றிதழ்படி பணிக்கு லாயக்கு அற்றவர்கள் என்று சொல்லப் பட்டாலோ அவர்கள் வீட்டுக்குத்தான் போகவேண்டும். அப் படி ஒரு பாதுகாப்பற்ற நிலைமை இருந்தது. ஆனால் இந்த அரசாங்கம் வந்த பிறகு, மனிதாபிமான அடிப்படையில் அப்

1982 மார்ச் 24] [திரு. சு. முத்துசாமி]

படிப்பட்ட தொழிலாளர்களை அதே போக்குவரத்துக் கழகங்களில் வேறு பணியில், அவர்களுக்கு தகுந்த பணியில் அமர்த்த வேண்டும் என்று உத்தரவிட்டிருக்கிறோம்.

சிலபேர் பேசுகிறார்கள், இந்த அரசாங்கம் தொழிலாளர்களுக்கு விரோதமான கொள்கையைக் கொண்டிருக்கிறது என்று. தொழிலாளர்களுக்கு நீங்கள் என்ன செய்து விட்டீர்கள் என்று கேட்டார்கள். அவர்களுக்கு எல்லாம் இது பதிலாக அமையும் என்று நான் கருதுகிறேன். ஒரு வேளை நாங்கள் இப்படியெல்லாம் செய்வதால் தொழிலாளர்கள் எல்லாம் முதலாளிகளாக மாறிவிடுவார்களோ, பின்னால் தொழிலாளர்களே இருக்க மாட்டார்களோ என்கிற அந்த ஐயப்பாட்டின் காரணமாக, அந்த எண்ணத்தின் காரணமாக, தொழிலாளர் விரோதக் கொள்கை என்று பேசியிருப்பார்களோ என்கிற எண்ணம் எனக்கு ஏற்படுகிறது.

அதேபோன்று, விபத்தின் காரணமாக பணியில் இருக்கின்ற போது ஒரு தொழிலாளி இறந்து விட்டால், அந்தத் தொழிலாளியின் குடும்பத்தில் இருக்கும் தகுதியான ஒருவருக்கு இந்த அரசாங்கம் வேலை கொடுக்க நடவடிக்கை எடுத்து உத்தரவிட்டு இருக்கிறது என்பதைச் சொல்லிக்கொள்கிறேன்.

இங்கே கள்ளச்சீட்டு பற்றிச் சொன்னார்கள். அதைத் தவிர்ப்பதற்காக அரசு தீவிரமான முறையில் நடவடிக்கைகளை எடுத்து வருகிறது. அக்கறை செலுத்தி வருகிறது என்பதை நான் சொல்லிக்கொள்கிறேன். அந்தத் தவறு நடக்காமல் இருப்பதற்கு இன்றைய தினம் நடத்துனர்கள் ஒரு கருத்தைச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். நாங்கள் அதிகமான டிக்கெட் புத்தகங்களைக் கையில் வைத்துக்கொள்ள வேண்டியிருக்கிறது. சென்னையில் 22 ஸ்டேஜ்கள் இருக்கின்றன. ஆகவே, 22 டிக்கெட் புத்தகங்கள் கையில் வைத்துக்கொள்ள வேண்டியிருக்கிறது. அதைப் போலவே சென்னை தவிர மற்ற இடங்களில் 15 ஸ்டேஜ் இருக்கின்றன. அங்கே 15 டிக்கெட் புத்தகங்களை வைத்துக் கொள்ள வேண்டி இருக்கிறது. அது மிகவும் சிரமமாக இருக்கிறது. தவறு நடப்பதற்கு இது கூட ஒரு காரணமாக இருக்கிறது என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். அதைக் குறித்து இந்த அரசாங்கம் பரிசீலித்துக்கொண்டு இருக்கிறது. அதிலே ஒரு புது மாற்றத்தைக்கொண்டு வர முடியுமா என்பதையும் யோசித்துக்கொண்டு இருக்கிறோம்.

இன்னும் கூட ஒன்றைச் செய்ய யோசித்து வருகிறோம். பயணிகள் டிக்கெட்டைக் கேட்டு வாங்கி பத்திரமாக வைத்து இருந்து, வீட்டிலே கொண்டுபோய் பத்திரமாக வைத்து இருக்கும் அளவிற்கு நூதனமான முறை கொண்டுவரலாமா என்று யோசித்துக்கொண்டு இருக்கிறோம். அதைத் தீவிரமாக பரிசீலித்து வருகிறோம்.

[திரு. சு. முத்துசாமி] [1982 மார்ச் 24

இங்கே பல்வேறு கருத்துக்களை மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் எடுத்துச் சொல்லியிருந்தாலும், ஒரு கருத்துக்கு மட்டும் இப்போது பதில் சொல்ல விரும்புகிறேன். இங்கே பேசிய மாண்புமிகு உறுப்பினர் ரகுமான்கான் அவர்கள் பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு கப்பல் வாங்குவது பற்றி பெரிய குற்றச்சாட்டாக அள்ளி வீசிப் பேசியிருக்கிறார்கள். அதற்காக நான் முறையாக பதில் சொல்லியாக வேண்டும். உறுப்பினர்கள் அதை நிச்சயமாக சிந்தித்துப் பார்த்து ஒரு முடிவு எடுப்பார்கள் என்ற நம்பிக்கை எனக்கு இருக்கிறது. பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு நாங்கள் கப்பல் வாங்குவதற்கு முதல் முறையாக முயற்சிகளை எடுத்தபோது சில குற்றச்சாட்டுகளைச் சொன்னார்கள். அதற்குப் பின்பு இந்த அரசு கலைக்கப்பட்டது. அந்தக் கப்பல் வாங்காமல் விடப்பட்டது என்பதையும் நீங்கள் அறிவீர்கள். அதற்குப் பின்னால் இந்த அரசு வந்த பிறகு மீண்டும் கப்பலை வாங்குவதற்கு ஒரு சூழ்நிலை ஏற்பட்டது. நாம் கப்பலை வாங்குவதற்காக முயற்சிகளை எடுத்தோம். அப்போது தமிழக முதல்வர் அவர்கள் சொன்னார்கள், எந்தக் காரணத்தைக் கொண்டும் யாரும் குறை சொல்லாத அளவுக்கு அதிலே இடைத்தரகர்கள் இல்லாத அளவுக்கு நடவடிக்கைகளை எடுக்க வேண்டும் என்ற கருத்தை எடுத்துச் சொன்னார்கள். அந்த அடிப்படையிலே இந்த அரசு மிகத் தீவிரமாக மிக கவனமாக பரிசீலித்து எப்படி வாங்குவது என்பதிலே முடிவு எடுத்தது. அதுதான் குளோபல் டெண்டர் முறை. பிறகு விலை ஒப்பந்தப் பட்டியலை வாங்கி அதிலே பங்கு கொண்டவர்களின் கப்பல்களுடைய விலை, தரம், அதனுடைய பயன் ஆகியவற்றை ஆய்வு செய்ததற்குப் பின்னாலே வாங்க வேண்டும் என்று முடிவு எடுத்தோம்.

வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

அப்படி எடுத்த உடனேயே விலைப் பட்டியலைக் கேட்டோம். குளோபல். டெண்டர் கால்-பார் செய்தோம். அப்படிக் கேட்ட போது, பத்திரிகையிலே விளம்பரம் செய்தால்மட்டும் போதாது, பலபேருக்கு அதைப் பார்க்காத வாய்ப்புக்கூட ஏற்படலாம் என்ற அடிப்படையிலே ஏறத்தாழ 26 நாடுகளிலே உள்ள 113 கப்பல் தளங்களுக்கு நாம் நேரிடையாக எழுதியிருக்கிறோம். நேரிடையாக அப்படி எழுதியதில் நமக்கு திருப்பி பதில்கொடுத்தது 40 கப்பல் தளங்களிலேயிருந்து மட்டும் தான். ஜப்பானுக்குக்கூட — சரியான ஞாபகம் இருக்குமானால் — 38 கப்பல் தளங்களுக்கு எழுதியதாக நினைக்கிறேன். அதிலே 8 பேர்கள் தான் திருப்பி பதில் எழுதியிருக்கிறார்கள். விலை ஒப்பந்தப் பட்டியலைக் கேட்டோம். குளோபல் டெண்டரிலே யார் யார் கலந்துக் கொண்டார்களோ, அந்தந்த விலைப் பட்டியலைவைத்து, நம் நிபுணர் குழு ஆராய்ச்சி செய்தது. அப்படி ஆராய்ச்சி செய்து எடுத்த அந்த அறிக்கையை டி.டி.எப்.சி.-யிடம் கொடுத்தோம். இங்கே கொடுக்கவில்லை என்று சொன்னார்கள். அப்படியில்லை. நம்முடைய அறிக்கை எப்படி

1982 மார்ச் 24] [திரு. சு. முத்துசாமி]

பயனுடையது எந்தெந்த வகைகளிலே பயனுடையது என்பதைப் பற்றி டி.டி.எப்.சி.-யிடம்— மன்னிக்க வேண்டும் எஸ்.டி.எப்.சி. யிடம் என்று சொல்லக்கூடிய கப்பல் வளர்ச்சிக் கழக—நிதி வளர்ச்சிக் கழக நிறுவனத்திடம் கொடுத்திருக்கிறோம். அப்படிக் கொடுத்தபோது, அவர்கள் சொல்லிய கருத்து — அந்த குளோபல் டென்டரிலே கலந்து கொண்டவர்களை ஆய்வு நடத்தியதிலே தவறு இருப்பதாக அவர்கள் சுட்டிக்காட்டவில்லை. அவர்கள் சொல்லியதெல்லாம், நீங்கள் வாங்குவதாகச் சொல்லிய கப்பலை விட, குறைவான விலையில் கப்பல் கிடைப்பதற்கான வாய்ப்பு இருக்கிற சூழ்நிலை வெளியிலே இருக்கிறது. அதை வாங்க வேண்டும் என்று சொன்னார்கள். நாங்கள் திருப்பிச் சொன்னோம். நாம் கேட்டது குளோபல் டென்டர். அதிலே கலந்து கொண்டவர்களை விட்டு விட்டு, வெளியிலே கேட்டால், அந்த முறைகளிலே ஏதாவது குற்றச்சாட்டு வராதா என்று நாம் பதில் எழுதினோம். அதற்கு அவர்கள் பரவாயில்லை. கேட்கலாம் என்று சொன்ன பிறகு, கேட்டிருக்கிறோம். அந்த விலைப் பட்டியலும் வந்துக் கொண்டிருக்கிறது.

இதை தயவு செய்து மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டும். ஒரு வேளை நாங்கள் குளோபல் டென்டர் கேட்ட உடனேயே, அதிலேயிருப்பதை ஆய்வு செய்து விட்டு, எதற்கும் வெளியிலே கேட்டு பார்ப்போம் என்று, மத்திய அரசாங்கத்திற்கோ அல்லது அந்த குழுவிற்கோ, அந்த ஆய்வு அறிக்கையைக் கொடுக்காமல், நாங்களாகவே வெளியிலே கேட்டு பார்ப்போம் என்று நாங்களாகவே நடவடிக்கையை எடுத்திருந்தோமானால், இன்றைய தினம் நீங்கள் கேட்கக் கூடிய கேள்வி என்னவாக இருக்கும் என்று சொன்னால், குளோபல் டென்டர்கள் கால்-பார் செய்கிகள் அதிலே கொஞ்சம் பேர் கலந்து கொண்டிருக்கிறார்கள். அவைகளை ஆய்வு நடத்திடுவீர்கள் ஆனால் அதை விட்டுவிட்டு, வெளியிலே இருக்கிற நபர்களிடம் ஏன் போய் விசாரிக்கிறீர்கள்? ஏன் கேட்கிறீர்கள்? அதற்கும் உங்களுக்கும் என்ன சம்பந்தம்? எவ்வளவு கை மாறியது, குளோபல் டென்டரை விட்டு விட்டு ஏன் வெளியிலே போக வேண்டும் என்று ஒரு கேள்வி வரும் என்பதை................ (குறுக்கிடு).

மன்னிக்க வேண்டும். நான் தொடர்ச்சியாக முடித்துவிடுகிறேன். பின்னால் கேளுங்கள். அந்த வகையிலே குளோபல் டென்டரை விட்டு ஏன் வெளியிலே போனீர்கள் என்ற குற்றச்சாட்டு வரும் என்ற காரணத்தாலேதான், அதை நேரிடையாக எஸ்.டி.எஃப்.சி.-யிடம் கொண்டு போய் கொடுத்தோம். நான் ஏற்கனவே கூட சொன்னேன். அந்த ஆய்வு செய்ததிலே எந்தவித தவறும் இல்லை என்று. அன்றும் 22 கோடி ரூபாய் என்று தான் பல்கேரியா கப்பலுக்கு விலை கொடுத்திருந்தார்கள். இன்றும் 22 கோடி ரூபாய் என்றுதான் கொடுத்திருக்கிறார்கள்.

[திரு. சு. முத்துசாமி] [1982 மார்ச் 24

ஜப்பானிய கப்பல் 33 கோடி ரூபாய் என்று நினைக்கிறேன். ஆனால் அதை நிலக்கரி கொண்டு பயன்படுத்திக் கொண்டு வருவதானால் 123 ரூபாய் ஆகும். இதற்கு 145 ரூபாய் ஆகும். எனவேதான், இந்த குளோபல் டெண்டர்களைக் கொடுத்தவர்களை ஆய்வு செய்து, அந்த எஸ்.டி.எஃப்.சி.-யின் முன்னாலே வைத்து விட்டோம். ஆனால் அவர்கள் இன்றைய தினம் வெளியிலே கேளுங்கள் என்று சொல்கிறார்கள். எங்களுக்கு கருத்து வேறுபாடு இல்லை. நாங்கள் கேட்கத் தயாராக இருக்கிறோம். குறைந்தவிலையில் வருமேயானால் அதை வாங்குவதற்கு எந்த விதமான தயக்கமும் இல்லை. இந்த அரசாங்கத்தை எந்தக் குறையையோ, குற்றச்சாட்டையோ சொல்லக் கூடிய அளவுக்கு இதிலே எந்தவிதமான நடவடிக்கையும் எடுக்கப்படவில்லை. இதிலே மிகத் தெளிவாகவே நாங்கள் இருக்கிறோம். இதிலே எப்படி விசாரணை கமிஷன் நடத்தினாலும் அல்லது எதை வைத்து விசாரித்தாலும் நாங்கள் சந்திப்பதற்குத் தயாராக இருக்கிறோம் என்பதை இந்த நேரத்திலே நான் தெளிவாகச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி).

நான் கடந்த சட்டமன்றக் கூட்டத் தொடரிலே 85 அறிவிப்புகளை அறிவித்திருக்கிறேன். அதிலே முழுமையான நடவடிக்கைகளாக என்னென்ன அரசாங்கம் எடுத்தது என்பதைச் சொல்ல வேண்டும் என்ற ஆசை எனக்கு இருக்கிறது. இருந்தாலும் உங்களுக்கு பொறுமையில்லை என்ற காரணத்தால், நேரம் அதிகமாகிவிட்டது என்ற காரணத்தால் சுருக்கமாகவே சொல்கிறேன். 85 அறிவிப்புகளில் பெரும்பாலான அறிவிப்புகள் சம்பந்தமாக காரியங்கள் முடிக்கப்பட்டு விட்டன.

(பிற்பகல் 1–50)

மேலும் பெரிய பெரிய வேலைகளை, 7 ஆண்டுக் காலத்திலே முடிக்கப்பட முடியாத வேலைகளையெல்லாம் தொடர்ந்து நாம் செய்துகொண்டிருக்கிறோம். அத்தனையும் செய்து முடிக்கப்படும். நாட்டு மக்களுக்கு அது பயன்படும் வகையிலே ஏற்படுத்தப்படும் என்ற நம்பிக்கையிலே இந்த அரசு பொது மக்களின் நன்மைக்காகவும், இங்கே இருக்கின்ற தொழிலாளர்களின் நன்மைக்காகவும் இந்த ஆண்டு ஏறத்தாழ 77 புதிய அறிவிப்புகளை புரட்சித் தலைவர் அவர்களின் ஒப்புதலோடு நான் இங்கே சொல்ல விரும்புகிறேன். அவற்றைச் சொல்லித்தான் ஆக வேண்டும்.

பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் பெருநகர்ப் பிரிவைப் பொறுத்த வரையில் ரூபாய் 30 இலட்சம் செலவில் 50 பேருந்துகளை நிறுத்துவதற்கான ஒரு பணிமனை பூந்தமல்லியில் கட்டப்படும்.

வாய்மையே வெல்லும் TRUTH ALONE TRIUMPHS

1982 மார்ச் 24] [திரு. சு. முத்துசாமி]

சைதாப்பேட்டையிலுள்ள பணிமனையில் 50 பேருந்துகளை நிறுத்துவதற்கு இடம் இருக்கிறது. அங்கே 100 பேருந்துகளை நிறுத்துகின்ற வகையிலே அமைப்பதற்காக 15 இலட்சம் ரூபாய் செலவழிக்கப்படும்.

வில்லிவாக்கத்திலுள்ள பேருந்து நிலையத்திலே பகலில் பேருந்துகளைப் பராமரிப்பதற்காக 10 இலட்சம் ரூபாய் செலவழிக்கப்படும்.

பேருந்து ஓட்டுவதில் தனித் திறமை அளிக்க வேண்டும் என்ற நோக்கத்தோடு குரோம் பேட்டையிலுள்ள பயிற்சிப் பள்ளியில் ஓட்டுநர் வளாகம் ஒன்று 6.5 இலட்சம் ரூபாய் செலவில் கட்டப்படும்.

200 பயணிகளைக் கொண்ட ஒற்றை அடுக்கு இழுவைப் பேருந்து ஒன்றினை சோதனை ஓட்ட முறையில் இயக்கிப் பார்க்கப்படும். இவ்வகையான பேருந்து இன்றையதினம் அமெரிக்காவிலும், இங்கிலாந்திலும் தான் இருக்கின்றன. அடுத்தபடியாக அது தமிழகத்திற்குத்தான் வர இருக்கின்றது.

ஓட்டுநருக்கு இருக்கின்ற சங்கடங்களைக் குறைக்கின்ற வகையிலே ஒருங்கிணைக்கப்பட்ட பேருந்து என்ற வகையிலே சில மாற்றங்களைச் செய்வது பற்றி கண்டுபிடித்திருக்கிறார்கள். அது தமிழகத்திலே முதல் முறையாக இயக்கிவைக்கப்பட இருக்கிறது.

அடுத்து பேராசிரியர் அவர்கள் சொன்னதைப் போன்று 10, 12 ஆண்டுகளாக இயக்கப்பட்ட அந்த 165 பேருந்துகளை மாற்றுவதற்கு போக்குவரத்துக் கழகம் நடவடிக்கை எடுக்கும். ஏறத்தாழ 200 புதிய பேருந்துகள்விட 13.6 கோடி ரூபாய் செலவழிக்கப்படும். அப்போது பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்திலுள்ள பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை 2115 ஆக உயரும்.

அம்பத்தூர் பணிமனையில் ரூ. 2 இலட்சம் செலவில் தொழிலாளர்களுக்காக உணவறையும் ஓய்வறையும் கட்டப்படும். இதுதான் ஒரு பெரிய கோரிக்கையாக இருந்தது.

இதேபோன்று ஒரு அறை அடையாறு பணிமனையில் ரூபாய் 2 இலட்சம் செலவில் கட்டப்படும்.

தாம்பரம் பணிமனையில் தொழிலாளர்களுக்காக ரூபாய் ஒரு இலட்சம் செலவில் உணவு மற்றும் ஓய்வறை கட்டப்படும்.

சென்னையில் பெரம்பூர் பணிமனை மற்றும் பட்டுல்லாசாலை பணிமனையில் ரூபாய் ஒரு இலட்சம் செலவில் நியாயவிலைக் கடைகள் ஏற்படுத்தப்படும்.

ரூபாய் 1 இலட்சம் செலவில் திருவான்மியூர் மற்றும் பெரம்பூர் பணிமனைகளில் மருந்தகங்கள் ஆரம்பிக்கப்படும்.

ரூபாய் 10 இலட்சம் செலவில் டீசல் மெக்கானிசம் மற்றும் ஆட்டோ மெக்கானிசம் ஆகிய படிப்புகளில் அகில இந்திய அளவில் சான்றிதழ்களைப் பெறுவதற்காக போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களின் குழந்தைகளுக்கு பயிற்சி அளிப்பதற்காக பயிற்சி நிலையம் ஆரம்பிக்கப்படும்.

பல்லவன் போக்குவரத்துக்கழகத்தின் புறநகர் பிரிவில் பழைய வண்டிகளைப் பழுதுபார்ப்பதற்காகவும் கூண்டுக் குலுங்குதலை அகற்றும் வகையிலேயும் ஒரு புதிய பிரிவு ஏற்படுத்தப்படும்.

போக்குவரத்து வசதி இல்லாத கிராமங்களுக்கு அந்த வசதிகளை அளிக்கும் நோக்கத்தோடு ஊத்துக்கோட்டைப் பணிமனை மேம்பாடு செய்யப்படும்.

அடுத்து பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பொறுத்த வரையில் போடிநாயக்கனூர், வத்தலக்குண்டு, முதுகுளத்தூர், சிவகாசி, மானாமதுரை, கொடைக்கானல், சிவகெங்கை, ராமநாதபுரம், (கூடுதல்) மற்றும் தேவாரம் ஆகிய இடங்களில் ஏறத்தாழ ரூபாய் 69 இலட்சம் செலவில் புதிய பணிமனைகள் கட்டப்படும்.

எல்லிஸ் நகர் மற்றும் விருதுநகர் ஆகிய ஊர்களில் 2.65 இலட்சம் ரூபாய் செலவில் தொழிலாளர்களுக்கான ஓய்வு விடுதிகள் கட்ட நடவடிக்கை எடுக்கப்படும்.

எல்லிஸ் நகர், விருதுநகர், புதூர் ஆகிய இடங்களில் ரூ. 6.40 இலட்சம் செலவில் சிற்றுண்டிச் சாலைகள் திறக்கப்படும்.

போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களுக்கான பயிற்சி நிலையம் ஒன்று 10 இலட்சம் ரூபாய் செலவில் ஆரம்பிக்கப்படும்.

அடுத்து சேரன் போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பொறுத்தவரையிலே ரூபாய் 6 இலட்சம் செலவில் 4 கதவுகளைக் கொண்ட இரண்டு பேருந்துகளை சோதனை முறையிலே கோயம்புத்தூர் நகரில் விடுவதற்கான நடவடிக்கை எடுக்கப்படும்.

பவானிசாகரில் பத்து ஏக்கர் நிலப்பரப்பில் ரூ. 10 இலட்சம் செலவில் ஓட்டுநர் பயிற்சி நிலையம் ஒன்று அமைக்கப்படும்.

ரூபாய் 5 இலட்சம் செலவில் பெரியார் மாவட்டத்தில் ஜீவா போக்குவரத்துக் கழகத்திற்காக ஒரு கூண்டு கட்டும் பிரிவு ஆரம்பிக்கப்படும்.

1982 மார்ச் 24] [திரு. சு. முத்துசாமி]

ஜீவா போக்குவரத்துக் கழகத்திற்காக ஈரோட்டில் ரூபாய் 10 இலட்சம் செலவில் 15 ஏக்கர் நிலப்பரப்பில் ஒரு மத்திய தொழில் பட்டறை ஆரம்பிக்கப்படும்.

ரூபாய் 150 இலட்சம் செலவில் கோயம்புத்தூர், பொள்ளாச்சி மற்றும் திருப்பூர் ஆகிய இடங்களில் 626 தொழிலாளர்களுக்கான 'அட்கோ' திட்டத்தின் கீழ் வீடுகட்டிக் கொடுப்பதற்கு நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்படும். விபத்துக்களின்போது உடனடி மருத்துவ வசதி செய்து தருவதற்காக ரூபாய் 2 இலட்சம் செலவில் இரண்டு ஆம்புலன்ஸ் மகிழுந்துகள் வாங்குவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்படும்.

ரூபாய் 7.5 இலட்சம் செலவில் பள்ளிப்பாளையத்தில் ஜீவா போக்குவரத்துக் கழகத்திற்காக இரண்டு ஏக்கர் நிலத்தில் ஒரு புறநகர் பணிமனை ஆரம்பிக்கப்படும்.

ஜீவா போக்குவரத்து மற்றும் சேரன் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்காக ரூபாய் 15 இலட்சம் செலவில் ஈரோட்டிற்கு அருகில் புதிய பணிமனை ஒன்று 11 ஏக்கர் நிலப்பரப்பில் ஆரம்பிக்க நடவடிக்கை எடுக்கப்படும்.

கோயம்புத்தூரில் ரூ. 5 இலட்சம் செலவில் கூடுதல் பணிமனை ஒன்று ஆரம்பிக்கப்படும்.

கோத்தகிரியில் ரூ. 5 இலட்சம் செலவில் ஒரு புதிய பணிமனை ஆரம்பிக்கப்படும்.

மெட்ரோவில் சொல்லியதுபோல் இந்தத் தொழிலாளர்கள் குழந்தைகளுக்காக டீசல் மெக்கானிசம், ஆட்டோ மெக்கானிசம் இவற்றில் பயிற்சி பெற பத்து இலட்சம் ரூபாய் செலவில் ஒரு பயிற்சி நிலையம் ஆரபிக்க இருக்கிறது.

ரூபாய் 2 இலட்சம் செலவில் 250 தொழிலாளர்களுக்கு வீட்டு மனைக்காக கடலூரிலும், ஈரோட்டிலும் நிலம் கையகப்படுத்தப்படும்.

கோவையிலிருந்து ஈரோட்டிற்கு குளுகுளு பேருந்து விடப்படும்.

சோழன் போக்குவரத்துக் கழகம்.— மன்னார்குடி, சீர்காழி மற்றும் தஞ்சாவூர் பிரிவு இரண்டு பணிமனைகளில் தொழிலாளர்களுக்கு ஓய்வு அறைகள் ரூ. 2 இலட்சம் செலவில் கட்டப்படும்.

திருச்சிக்கு அருகில் துவாக்குடியில் புதிய பணிமனையில் பராமரிப்பு நிலையம் ஒன்று சுமார் 3 ஏக்கர் நிலப்பரப்பில் ஆரம்பிக்கப்படும்.

ரூபாய் 5 இலட்சம் செலவில் பெரம்பலூரில் 3 ஏக்கர் நிலத்தில் பராமரிப்பு நிலையம் ஒன்று கட்டப்படும்.

தஞ்சை மாவட்டம் மேலவேளி கிராமத்தில் ரூபாய் ஒரு இலட்சம் செலவில் பராமரிப்பு நிலையம் ஒன்று கட்டப்படும்.

அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகம்.— தர்மபுரி மாவட்டம் அரூரில் ரூ. 10 இலட்சம் செலவில் புதிய பணிமனை ஒன்று கட்டப்படும்.

எருமப்பாளையம், திருச்செங்கோடு, ஆத்தூர், நாமக்கல், ராசிபுரம், கிருஷ்ணகிரி ஆகிய ஊர்களில் தொழிலாளர்களுக்கு ஓய்வு அறைகள் ரூ. 6 இலட்சம் செலவில் அமைக்கப்படும்.

சேலத்திலிருந்து பெங்களூருக்கு குளுகுளு பேருந்து விடப்படும்.

கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகம்.— திருநெல்வேலி பிரிவு.—இரண்டுபணிமனையில் ரூ. 7 இலட்சம் செலவில் தொழிலாளர் ஓய்வு அறையும், அலுவலகக் கட்டமும் கட்டப்படும்.

திருச்செந்தூர் பணிமனையில் ரூ. 6 இலட்சம் செலவில் தொழிலாளர் ஓய்வு அறையும் அலுவலகக் கட்டிடமும் கட்டப்படும்.

பாபநாசத்தில் ரூ. 3 இலட்சம் செலவில் தொழிலாளர் ஓய்வு அறையும் அலுவலகக் கட்டிடமும் கட்டப்படும்.

குழித்துறையில் 2.25 இலட்சம் ரூபாய் செலவில் தொழிலாளர் ஓய்வு அறை கட்டப்படும்.

ரூ. 30 இலட்சம் செலவில் திருநெல்வேலி மாவட்டத்தில் வட்டார தொழில் பட்டறை ஒன்று கட்டுவதற்காக திருநெல்வேலியில் 13 ஏக்கர் நிலம் கையகப் படுத்தப்படும்.

ரூ. 6 இலட்சம் செலவில் கட்டப்படவிருக்கும் மூன்றாவது பணிமனைக்காக திருநெல்வேலியில் 2.75 ஏக்கர் நிலம் கையகப் படுத்தப்படும்.

ரூ. 2.25 இலட்சம் செலவில் டயர் புதுப்பிக்கப்படும் தொழிற்சாலை ஒன்று திருநெல்வேலி பணிமனை 1-ல் அமைக்கப்படும்.

தூத்துக்குடியில் ரூ. 8 இலட்சம் செலவில் அமைக்கப்படவிருக்கும் இரண்டாவது பணிமனைக்காக 6 ஏக்கர் நிலம் கையகப் படுத்தப்படும்.

TRUTH ALONE TRIUMPHS

1982 மார்ச் 24] [திரு. சு. முத்துசாமி]

நாகர்கோவிலிலிருந்து மதுரைக்கு ஒரு குளுகுளு பேருந்து விடப்படும்.

தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம்.—ரூ. 15 இலட்சம் செலவில் விழுப்புரத்தில் கட்டப்பட்ட இக்கழகத்தின் தலைமை அலுவலகக் கட்டிடம் திறந்து வைக்கப்படும்.

விழுப்புரத்தில் ரூ. 3 இலட்சம் செலவில் ஓட்டுநர், நடத்துனர் தொழில் நுட்பப்பணியாளர் ஆகியோருக்கான பயிற்சி நிலையம் ஒன்று ஆரம்பிக்கப்படும்.

வடாற்காடு மாவட்டம் ஆற்காட்டில் ரூ. 7.5 இலட்சம் செலவில் புதிய பேருந்து பணிமனை ஒன்று கட்டப்படும்.

தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம் மற்றும் திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகம் இரண்டும் சேர்ந்து மாமண்டூர் மற்றும் தொழுதூர் ஆகிய இடங்களில் பேருந்து நிற்பதற்காகவும் சிற்றுண்டிச் சாலைக்காக நவீன வசதியுடன் கூடிய ஓய்வு அறையும் ரூ. 40 இலட்சம் செலவில் ஒரு கூடம் கட்டப்படும்.

திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகம்—நவீன வசதிகளுடன் கூடிய 16 படுக்கைகள் கொண்ட தூங்கும் வசதிப் பேருந்துகள் இரண்டு விடப்படும்.

சுமார் $2\frac{1}{2}$ அல்லது 3 வருடம் ஆகிய பேருந்துகள் நல்ல முறையில் செம்மைப்படுத்தப்பட்டு கல்விப் பணிக்காக பள்ளிகளுக்கும் கல்லூரிகளுக்கும் ரூ. 1,20,000 மதிப்பில் கிடைக்கும்.

சென்னை வரும் நெடுந்தூரப் பயணிகளின் வசதியை முன்னிட்டு தங்கள் உடைமைகளை பாதுகாப்புடன் வைக்க பொருள் வைப்பு அறை, குளியல் அறை, கழிவறை, ஆகிய நவீன வசதிகள் கொண்ட "பயணிகள் தங்குமிடம்" குறைந்த கட்டணத்தில் சென்னையில் திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழக பேருந்து நிலையத்தில் அமைக்கப்படும். இது பயணிகளுக்கு பெரும் மகிழ்ச்சியைத் தரும்.

ஈரோடு நகராட்சிக்கு சொந்தமான ஈரோடு பேருந்து நிலையத்தில் உட்புறமாக உள்ள சுமார் $1\frac{1}{2}$ ஏக்கர் நிலப்பரப்பை திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகம் 99 வருட நில உரிமை பெற்று அங்கு நெடுந்தூரப் பயணிகளுக்கு என நவீன வசதிகளுடன் ஒரு தனி பேருந்து நிலையம் ரூ. 15 இலட்சம் மதிப்பீட்டிற்கு திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகத்தால் அமைக்கப்படும்.

தொழிலாளர் தினமாகிய மே தினத்தை சிறப்பாகக் கொண்டாட வேண்டுமென்று இந்த அரசு முடிவு எடுத்திருக்கிறது. காரணம் பலர் சொல்கிறார்கள். இது தொழிலாளர் விரோதக் கொள்கை உடைய அரசு என்று. ஆகவே இந்த முடிவை எடுத்திருக்கிறோம்.

[திரு. சு. முத்துசாமி] [1982 மார்ச் 24

அது சிறப்பாகக் கொண்டாடப்படும். ஆண்டுதோறும் அவர்களுக்கு விளையாட்டுப் போட்டிகள் நடத்தப்படும். அதில் நல்ல பரிசுகள் கொடுக்கப்படும். அத்தனை போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களும் கூடி அந்த விழாவைக் கொண்டாட வேண்டுமென்று ஏற்பாடுகள் செய்ய இருக்கிறோம். இந்த ஆண்டு முதல் அதைத் துவக்க இருக்கிறோம்.

[பிற்பகல் 2–00]

சீருடை பற்றி ஒரு சிறிய மாற்றம் வேண்டுமென்று தொழிலாளர்கள் கேட்டுக் கொண்டார்கள். அதிலே ஒரு சிறிய மாற்றம் செய்திருக்கிறோம். ஏற்கனவே இருக்கின்ற முறையில் தொழிலாளர்கள் வாங்க விரும்பினால் வேண்டாம் என்று சொல்லவில்லை. ஆனால் தற்போது இரண்டு ஆண்டுகளுக்கு ஒரு முறை 4 செட் காட்டன் வழங்குவதற்கு பதில் 3 செட் காட்டன், ஒரு செட் டெரிகாட்டன் என்ற முறையில் கொடுக்க முடிவெடுத்திருக்கிறோம். சுருக்கமாகச் சொல்லப் போனால் 1983 ஆம் ஆண்டில் ஒரு செட் டெரிக்காட்டன் ஒரு செட் காட்டன் கொடுக்கப்படும். 1984 ஆம் ஆண்டில் இரண்டு செட் காட்டன் கொடுக்கப்படும். இப்படி இரண்டு ஆண்டுகளுக்கு ஒருமுறை ஒரு செட் டெரிகாட்டன் கொடுக்கின்ற அளவிலே இப்போது முடிவெடுத்திருக்கிறோம் என்பதை சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

தொழிலாளர்கள் தங்களுக்குச் சொந்தமான வீடுகள் கட்டிக் கொள்வதற்கு ஒரு ஏற்பாடு செய்யப்பட்டுள்ளது. அதற்கான முன்பணத்தை போக்குவரத்துக் கழகம் மூலமாக அரசாங்கம் கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டார்கள். அதற்குப் பின் போக்குவரத்துக் கழகம் அரசாங்கத்தை அணுகி, எங்களுடைய நம்பிக்கையின் பேரில் தொழிலாளர்களுக்கு கடன் கொடுங்கள் என்று அவர்கள் சொல்லி, அரசாங்கம் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் நம்பிக்கையின் பேரில் தொழிலாளர்களுக்கு கடன் கொடுப்பதென்று முடிவு செய்திருக்கிறோம்.

அதேபோன்று, மூன்றாவது ரெவின்யூவைப் பொருத்தவரை இன்றைய தினம் ஒட்டுமொத்தமாக 85 ஆம் ஆண்டு வரை 27 ஆண்டு காலம் யார் யார் பணி செய்திருக்கிறார்களே, அவர்களை இந்த மூன்றாம் ரெவின்யூ கணக்கிலே எடுத்துக்கொள்ளலாம் என்றும், 1985 க்குப் பிறகு இரண்டாவது ரெவின்யூ பிரிவின் கீழ் 10 ஆண்டுகள் ஒட்டுமொத்தமாக பணிக்காலம் முடித்தவர்கள் 3 வது ரெவின்யூவிற்கு எடுத்துக் கொள்ளப்படுவார்கள் என்பதை மகிழ்ச்சியுடன் தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

ஓட்டுநர்கள் விபத்தின் காரணமாக, அவர்கள் வேலை நீக்கம் செய்யப்பட்டு அல்லது அவர்கள் நீதிமன்றத்திற்குச் செல்லுகின்ற சூழ்நிலை ஏற்பட்டால், அவர்களுக்கு இப்போது நாம் உதவித் தொகை கொடுப்பதில்லை. அந்தச் செலவுத் தொகை தற்போது கொடுப்பதில்லை. ஆனால் இப்போது நாம் முடிவெடுத்திருக்

1982 மார்ச் 24] [திரு. சு. முத்துசாமி]

கிறோம். அதன்படி, அந்த ஓட்டுநர்கள் நீதிமன்றத்திற்குச் சென்று நீதிமன்றத்தில் அவர்கள் நிரபராதி என்று தீர்ப்பு வருமானால், ஒரு பகுதி தொகையை, அவர்களுக்கு செலவுத் தொகையாக கொடுப்பதற்கு ஏற்பாடு செய்திருக்கிறோம் என்பதை இந்த நேரத்தில் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அதே போன்று, பயணச் சீட்டு ஆய்வாளர், மற்றும் நேரப் பதிவாளர் பதவிகளை தனியாகப் பிரித்து அமைத்திருக்கிறோம். அதேபோன்று, ஓட்டுநர் பயிற்சி அளிப்பவரது பதவியினையும் தற்பொழுதுள்ள குரூப்பிலிருந்து தனியாகப் பிரித்து அமைக்கப்படும்.

தொழிலாளிக்கு சிக் லீவ் என்று ஒன்றிருந்தது. இதிலே ஒட்டு மொத்தமாக, கடைசியிலே பணம்பெற வேண்டுமென்று விரும்பினால் தற்பொழுது இருக்கும் முறையை மாற்றி ஓய்வு பெறும் தினத்திலோ அல்லது தானாக வேலையை விட்டு விலகும் நாளிலோ இருக்கும் சம்பள விகிதத்திற்கேற்ப பணமாகப் பெற அனுமதிக்கப் படுவர் என்று இந்த அரசாங்கம் முடிவெடுத்திருக்கிறது என்பதை நான் தெரிவித்துக்கொள்ள கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அடுத்து, பதவி உயர்வின்போதோ அல்லது ஊதிய ஆய்வின் காரணமாகவோ, யாராவது ஜூனியர், சீனியருக்கு அதிகமாக சம்பளம் பெறக்கூடிய சூழ்நிலை இருக்குமானால், இந்த அரசு அதிலே தனிக் கவனம் செலுத்தி, யாருக்கும் சிரமம், சங்கடம் இல்லாமல், மாற்றி அமைக்க நடவடிக்கை எடுக்கப்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

உள்துறையைப் பற்றி ஒன்றிரண்டு பிரச்சனைகள் இருக்கின்றன. அவைகளையும் சொல்லி விடுகிறேன். சேலம் மாவட்டத்தில் மேட்டூரிலும் ஆத்தூரிலும் தனி மோட்டார் வாகன ஆய்வாளர் அலுவலகங்கள் அமைக்கப்படும். ஒரே மாவட்டத்தில் இரண்டு போக்குவரத்து அதிகாரிகள் அலுவலகங்கள் இருந்தால் அவைகள் பிராந்திய அடிப்படையில் தனித் தனியாகப் பிரித்து பணிமாற்றம் செய்யப்படும்.

கீழ்கண்ட இடங்களில் புதிய சோதனைச் சாவடிகள் செக்போஸ்டுகள் அமைக்கப்படும். அதனால் அரசாங்கத்திற்கு வருமானம் உயரும். வடஆற்காடு மாவட்டத்தில் ராணிப் பேட்டையிலும் கன்யாகுமரி மாவட்டத்தில் களியக்காவிளையிலும், நீலகிரி மாவட்டத்தில் கூடலூரிலும், பெரியார் மாவட்டத்தில் பன்னாரியிலும், கோவை மாவட்டத்தில் ஆரம்பாளையத்திலும் சோதனைச் சாவடிகள் அமைக்கப்படும்.

மாநில போக்குவரத்து முறையீடு அலுவலகத்தில், இப்போது அதிகமான வழக்குகள் தேங்கிவிட்ட காரணத்தால், கூடுதலாக ஒன்றினைத் துவங்க முடிவு செய்யப்பட்டிருக்கிறது.

சந்தைப் பேருந்துகளுக்கு ஒரு இருக்கைக்கு ரூ.50 என்று நிர்ணயிக்கப்பட்டிருக்கிறது. இந்த அறிவிப்பின் காரணமாக புதிதாக நிதி ஆதாரம் பெறுவதற்கான நம்பிக்கை இருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

தனியார் துறையிலே இருக்கின்ற கனரக பேருந்துகளில் வேகக் கட்டுப்பாடு கருவிகளைப் பொருத்துமாறு கேட்டுக் கொண்டிருக்கிறோம். டீசல் எண்ணெயின் மீதிருந்த கட்டுப்பாட்டை தற்காலிகமாக நாங்கள் நீக்கி வைக்கிறோம்.

ஓட்டுநருக்கான குறைந்தபட்சத் தகுதி 8 ஆம் வகுப்பு என்றிருந்தது. பலபேர் அதிலே ஏற்கனவே கிளீனராக பணி செய்து கொண்டு வருகிறார்கள். அவர்கள் 8 ஆம் வகுப்பு படிக்காததோடு மட்டுமல்லாமல், வேறு தொழிலை செய்யக்கூடிய வாய்ப்பு இல்லாமல் இருக்கிறார்கள். ஆகவே, தற்காலிக முறையில் கொஞ்ச காலத்திற்கு இது தளர்த்தப்பட்டு, பிறகு அது உயர்த்தப்படும்.

ஓட்டுநர் உள்பட 7 இருக்கைகளைக் கொண்ட மட்டடார் வேன்கள் மற்றும் ஸ்டாண்டர்டு 20 ஆகிய வேன்களுக்கு நாம் டூரிஸ்ட் உரிமை கொடுப்பதற்கு நடவடிக்கை எடுத்துக்கொண்டிருக்கிறோம். அதற்காக ரூபாய் 150 மட்டும் வரியாக வசூலிக்கப்படும்.

செங்கற்பட்டு, தர்மபுரி, பெரியார் மாவட்டங்களில் போக்குவரத்து அலுவலகங்களுக்கு சொந்தக் கட்டிடங்கள் இல்லை இதுவரையில். எனவே, அந்த இடங்களில் புதிதாக போக்குவரத்து அலுவலகக் கட்டடங்கள் கட்டப்படும்.

திருச்சி, தஞ்சாவூர், தென் ஆற்காடு, பெரியார், இராமநாதபுரம், மற்றும் சென்னை ஆகிய மாவட்டங்களில் கூடுதலாக வட்டாரப்போக்குவரத்து அலுவலர்கள் பதவிகள் நியமிக்கப்படும்.

616 புதிய வழித்தடங்களில் பேருந்துகள் விடுவதற்கு அரசு முழு முயற்சியிலே ஈடுபடும். அதிலே முதற் கட்டமாக 1,500 பேருந்துகளை விடுவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்படும். இந்த அறிவிப்புகள் எல்லாம் மக்களுக்கு பயன் உடையதாக இருக்கும் என்று நான் நம்புகிறேன். நான் கடைசியாக கேட்டுக்கொள்கிற ஒரே ஒரு வேண்டுகோள் இதுதான். இன்றைய தினம் காலையிலேகூட ஒத்திவைப்பு தீர்மானம் வந்தது, பல பேருந்துகளை இன்றைய தினம் எரிக்கக்கூடிய சூழ்நிலை எப்படியோ இந்த நாட்டிலே பரவியிருக்கின்றது. இங்கே நீங்கள் பேருந்துகள் வேண்டுமென்று கேட்கிறீர்கள், குறைந்த கட்டணத்தில் வேண்டுமென்று கேட்கிறீர்கள், சிறப்பான பேருந்துகள் வேண்டுமென்றும், படுக்கை வசதி வேண்டு

மென்றும், கழிப்பறை வசதி வேண்டுமென்றும் கேட்கிறீர்கள் ஆனால் பேருந்துகள் எரிக்கப்படுகிறபோது ஏன் எரிக்கப் பட்டது என்று ஒரு விபரத்தைச் சொல்வதற்குக் கூட நாம் தயாராக இல்லை எனவே, பொது நோக்கோடு நான் கேட் கிறேன். அப்போதுதான் அரசாங்கம் முழுமையாக எதையும் செய்யமுடியும் என்று சொல்லி இங்கே பேசிய அத்தனை பேர் களுடைய கருத்துக்களுக்கும் நான் பதில் சொல்லியிருக்கிறேன் என்று கருதுகிறேன் என்பதைத் தெரிவித்து சொல்லாததற்கு—அவைக் குறிப்பில் இருக்கிறது அவை மீது நடவடிக்கை எடுக்கப் படும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொண்டு மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் கொடுத்த வெட்டுத் தீர்மானங்களைத் திரும்பப் பெற்றுக்கொண்டு இந்த மானியக் கோரிக்கைகளை நிறைவேற்றித் தரவேண்டு மென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். நன்றி வணக்கம்.

திரு. வி. கிருஷ்ணமூர்த்தி ; துணைத் தலைவர் அவர்களே, அமைச்சர் பதில் சொல்கிற சமயத்தில் தமிழ்நாடு பூம்புகார் ஷிப்பிங் கார்ப்பரேசன் 100 கோடி ரூபாய்க்கு 3 கப்பல்களை ஜெர்மெனியிலிருந்து வாங்குவது சம்மந்தமாக ஷிப்பிங் டெவலெப்மென்ட் கமிட்டியிலே சில ஆலோசனைகள் சொன்னதாக சொன்னார்கள். அவர்கள் சொன்னது எல்லாம் நீங்கள் 22 கோடி ரூபாய் பெறக்கூடிய கப்பலை 33 கோடி ரூபாய் கொடுத்து ஏன் வாங்க வேண்டும்? குறைவான விலைக்குக் கப்பல்கள் கிடைக்கிறது என்பதுதான். ஆனால் இங்கேயிருந்து பூம்புகார் ஷிப்பிங் கார்ப்பரேஷன் உடனடியாக கொரியாவுக்கும் ஜப்பானுக்கும் ஆபர் வாங்கிவாருங்கள் என்று சொல்வது எப்படி சரியாகும்?

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: இதுபற்றி ஏற்கனவே இங்கே விவாதிக்கப்பட்டு அமைச்சர் முழுமையாக பதிலளித்திருக்கிறார்.

திரு. வி. கிருஷ்ணமூர்த்தி: 22 கோடி ரூபாய் பெறக்கூடிய கப்பலுக்கு 33 கோடி ரூபாய் ஏன் கொடுக்கிறீர்கள், சில இடங்களில் அதைவிடக் குறைவாக கிடைக்கிறது என்று சொல் கிறார்கள். நீங்கள் மீண்டும் கப்பல் வாங்க வேண்டுமென்றால் மீண்டும் ஒரு குளோபல் டெண்டர் உடனடியாக கேட்க ஏற்பாடு செய்யவேண்டுமே தவிர உங்களுடைய சிப்பந்திகளை அனுப்பி நெகோஷியேட் பண்ணி ஆபர் பண்ணுவது எப்படி செல்லும்? அந்த முறையிலே செய்வது ஊழல் அல்லவா?

மாண்புமிகு. திரு. சு. முத்துசாமி: மாண்புமிகு உறுப்பினர் என்ன சொல்லவேண்டுமென்று நான் எதிர்பார்த்தேனோ அதைச்சொல்லியிருக்கிறார். இப்போது எஸ்.டி.எப்.சியில் நீங்கள் கொரியாவிலேயும் ஜப்பானிலேயும் நேரடியாகக் கேட்டு வாருங்கள் என்று சொல்லி நாம் கேட்பதற்குக்கடிதம் எழுதியிருக் கிறோம் இப்போதே அது குற்றம் என்று சொல்கிறார்கள். இந்த நிலை இருக்கிறபோது குளோபல் டெண்டர் நாங்கள் கால்பார் பண்ணிவிட்டு அதிலே விட்டுவிட்டு நாங்கள் வெளியே அந்த முறையிலே செய்வது ஊழல் அல்லவா? போய்

யாரிடமாவது பேசியிருந்தால் என்ன சொல்லியிருப்பார்கள் என்பதற்கு இதுவே பதில். அதன் காரணத்தினால்தான் நாங்கள் வெளியே போகவில்லை குளோபல் டெண்டர் மூலமாக நாங்கள் ஆராய்ந்ததை எஸ்.டிஎப்.சி-க்கு. கொண்டுபோய் வைத்தோம். அவர்கள் அன்றைய தினம் சொல்லிய கருத்தை நாங்கள் கேட்டிருக்கிறோம். எனவே எந்தத் தவறும் செய்யவேண்டுமென்ற நோக்கமில்லை. எனவே சில நேரங்களில் எஸ்.டி.எப்.சி.சொல்லியது அவர்களுக்குச் சாதகமாக இருந்தால் சாதகமாக எடுத்துக் கொள்கிறார்கள், சில நேரங்களில் நமக்கு சாதகமாக வேண்டுமென்று கூறுவதற்கு ஏன் அவர்கள் சொல்லியதைச் செய்தீர்கள் என்றும் கேட்கிறார்கள். ஏன் கேட்கவில்லை என்றும் கேட்கிறார்கள், ஏன் அவர்களுடைய பேச்சைக் கேட்கவில்லை என்றும் கேட்கிறார்கள். எதைக் கடைப்பிடிப்பது என்று எங்களுக்குத் தெரியவில்லை. ஆனால் நியாயமான முறையை நாங்கள் கடைப்பிடிப்போம்.

திரு. அ. ரகுமான்கான் : துணைத் தலைவர் அவர்களே, ஏற்கனவே ஷிப்பிங் கார்ப்பரேஷன் நிர்வாக அமைப்பு அக்கறை கொண்டு அதிகமான விலைக்கு ஏற்பாடு செய்தபோது குறைந்த விலை இருக்கிறது என்று சொல்லி ரொம்ப ஸ்ட்ராங்காக தெளிவாக அவர்கள் சொல்லியிருக்கிறார்கள் அதற்கு பிறகு நீங்கள் செய்ய வேண்டியது குளோபல் டெண்டருக்கு ஏற்பாடு செய்வதுதான். ஆனால் அதற்குப் பதிலாக ஏற்கனவே வைத்துக் கொண்டிருக்கின்ற முறைகளைத்தான் வைத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள் என்றால் அங்கேதான் சந்தேகம் வருகிறது.

(பிற்பகல் 2.10)

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத்தலைவர் : இன்ன விளக்கமாக கேட்கலாமே தவிர மீண்டும் இரண்டாவது முறை பேசுவது போல பேசக் கூடாது. இப்பொழுதே மணி 2.10 ஆகிவிட்டது. சந்தேகம்தான் கேட்கலாம்.

திரு. அ. ரகுமான்கான் : தலைவர் அவர்களே, குற்றச்சாட்டை எழுப்பியிருக்கிறோம். அது முக்கியமான பிரச்னை, அதில் ஒரு சந்தேகம்தான் கேட்கிறேன். நான் சொல்ல விரும்புவது இந்த பிரச்னையிலே நீங்கள் ஏற்கனவே குளோபல் டெண்டர் கால்பார் பண்ணி முடித்தாகிவிட்டது. மத்திய சர்க்கார் குறை கூறியாகி விட்டது. மீண்டும் குளோபல் டெண்டர் விடவில்லையென்றால் அதற்கென்ன அர்த்தம்? அதனுடைய மர்மம் என்ன என்பதுதான் கேள்வி.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : தலைவர் அவர்களே, அந்த அர்த்தத்தைத் தான் நான் முதலிலேயே சொன்னேன். நீங்கள் வேறு காரணம் இல்லாத காரணத்தால் அதையே மீண்டும், மீண்டும் கேட்கிறீர்கள். அதற்கு ஏற்கனவே விளக்கமாக

பதில் சொல்லியிருக்கிறேன். நாங்கள் ஏற்கனவே குளோபல் டெண்டர் கால்பார் செய்தோம். அதிலே பங்கு கொள்ள வேண்டுமென்று 26 நாடுகளிலே உள்ள 113 கப்பல் தளங்களுக்கு கடிதத்தை நேர்முகமாக எழுதியிருக்கிறோம். தவறு செய்ய வேண்டுமென்றால் கடிதம் எழுதவேண்டிய அவசியமில்லை. அப்படி எழுதியும் கூட 40 பேர்கள்தான் பதிலை சொல்லியிருக்கிறார்கள். 4 பேர்கள்தான் அதிலே கலந்து கொண்டிருக்கிறார்கள். அதை மட்டும் ஆய்வு நடத்தி நாங்கள் அவர்களிடத்தில் வைத்தோம். தவறு சொல்வார்கள் என்ற காரணத்தால் வெளியிலே கேட்கவில்லை. இன்றைய தினம் அவர்கள் நீங்கள் கொரியாவிலே கேட்கலாம். ஜப்பானிலே கேட்கலாம் என்ற கருத்தை சொல்லியிருக்கிறார்கள். குளோபல் டெண்டர் என்று யாரிடத்திலேயும் கேட்க முடியாது. நாம் விளம்பரத்தை கொடுக்கலாம். குறிப்பாக அல்லது எல்லோருக்கும் ஒட்டு மொத்தமாக கடிதத்தை எழுதலாம். இன்றையதினம் அவர்கள் எஸ்.டி.எப்.சி-யில் சொல்லியிருக்கிறார்கள். இரண்டு நாட்டிலே இருக்கிற கப்பல் தளங்களில் கேட்க வேண்டுமென்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். அதிலே குறிப்பாக சொல்லியிருக்கிறார்கள் கொரியா நாட்டிலே இருக்கிற ஒரு கப்பல் தளத்திலேயும், ஜப்பான் நாட்டிலே இருக்கிற இரண்டு பெரிய கப்பல் தளங்களிலும் கேட்கவேண்டுமென்று; அதன் காரணமாக தான் கேட்டிருக்கிறோம். அதிலே தவறு இல்லை. (கூச்சல், குழப்பம்)

திரு. அ. ரகுமான்கான் : துணைத்தலைவர் அவர்களே, நான் கேட்பதெல்லாம். . . (கூச்சல், குழப்பம், குறுக்கீடுகள்)

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : வேண்டாம் உட்காருங்கள். ஒரு வாய்ப்பு கொடுத்தாகிவிட்டது. இனி எதையும் அனுமதிக்க மாட்டேன். நீங்கள் இந்த மாதிரி நடந்தால் எதுவும் அவைக்குறிப்பிலே இருக்காது. விவாதம் முடிவுற்றது, இப்போது வாக்கெடுப்பு.

மானியக் கோரிக்கை எண் 3—மோட்டார் வண்டிகள் குறித்த சட்டங்கள்—நிர்வாகம்

திரு. சு. பாலன் அவர்கள் இருப்பிடத்தில் இல்லாததால் அவருடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப்பெற்றுக் கொள்ளப்பெற்றதாகக் கருதப்பெற்றது.

திருவாளர்கள் ந. சிவஞானம், என். பழனிவேல், செ. சிவசாமி ஆகியவர்களுடைய தீர்மானங்கள் பேரவையின் அனுமதியுடன், திரும்பப் பெற்றுக் கொள்ளப்பெற்றன.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி : "மானியக் கோரிக்கை எண் 3—மோட்டார் வண்டிகள் குறித்த சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூபாய் 2,10,46,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெற வேண்டும்".

மானியக் கோரிக்கை பேரவையின் முடிவிற்கு விடப் பெற்று, நிறைவேற்றப்பெற்று, கோரிய தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற்றது.

(ஆ). கோரிக்கை எண். 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும். கப்பல் போக்குவரத்தும்.

திருவாளர்கள் த. வேணுகோபால், தி. கா. நல்லப்பன், இ. முத்துராமலிங்கம் ஆகியவர்களுடைய தீர்மானங்கள் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெற்றுக்கொள்ளப் பெற்றன.

திரு. இல. பலராமன் : அவர்களின் வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று, தோல்வியுற்றது.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி : "மானியக் கோரிக்கை எண் 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும், கப்பல் போக்குவரத்தும் என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூபாய் 67,40,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெற வேண்டும்".

மானியக் கோரிக்கை பேரவையின் முடிவிற்கு விடப் பெற்று, நிறைவேற்றப் பெற்று, கோரிய தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெற்றது.

கோரிக்கை எண் 53—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு.

திரு. சு. பாலன் அவர்கள் இருப்பிடத்தில் இல்லாததால் அவருடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெற்றுக் கொள்ளப்பெற்றதாகக் கருதப்பெற்றது.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி : "மானியக் கோரிக்கை எண் 53—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள். கப்பல் போக்குவரதுத் குறித்த மூலனதச் செலவு என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூபாய் 6,87,64,600-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெற வேண்டும்".

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

மானியக் கோரிக்கை பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று, நிறைவேற்றப்பெற்று, கோரிய தொகை அ வழங்கப் பெற்றது.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : பேரவையின் காலை அலுவல்கள் இத்துடன் முடிவுற்று மாலை 4.30 மணிக்கு பேரவை மீண்டும் கூடும்.

பின்னர் பேரவை பிற்பகல் 2.15 மணிக்கு ஒத்திவைக்கப் பெற்றது.

128-53—26

[1982 மார்ச் 24

மாலை 4.30 மணி அளவில் மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் திரு. பி. எச். பாண்டியன் அவர்கள் தலைமையில் பேரவை மீண்டும் கூடியது.

6. அரசினர் சட்டமுன்வடிவுகள்—தொடர்ச்சி.

உள்ளாட்சி நிறுவனங்கள் சம்பந்தப்பட்ட சட்ட முன்வடிவுகள்.

(ஆ) நகராட்சி மன்றங்கள் (தனி அதிகாரிகல் நியமனம்) திருத்தச்சட்ட முன்வடிவு, 1982.

மாண்புமிகு திரு. ப. குழந்தைவேலு: துணைத் தலைவர் அவர்களே, நான் கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

தமிழ்நாடு 1982-ஆம் ஆண்டு நகராட்சி மன்றங்கள் (தனி அதிகாரிகள் நியமனம்) திருத்தச் சட்ட முன்வடிவு * (சட்ட மன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண். 18/1982) ஆய்வுக்கு எடுத்துக் கொள்ளப் பெற வேண்டும்.''

துணைத் தலைவர் அவர்களே, அடுத்துள்ள இரண்டு சட்ட முன் வடிவுகளையும் சேர்த்து விவாதத்திற்கு எடுத்துக் கொள்ள லாம். வாக்கெடுப்பை தனித்தனியாக வைத்துக் கொள்ளலாம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: அப்படியே செய்யலாம்.

(இ) கோயம்புத்தூர் மாநகராட்சி (திருத்த) சட்ட முன்வடிவு, 1982.

மாண்புமிகு திரு. ப. குழந்தைவேலு: துணைத் தலைவர் அவர்களே, நான் கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

''1982-ஆம் ஆண்டு கோயம்புத்தூர் மாநகராட்சி (திருத்த) சட்ட முன்வடிவு* (சட்டமன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண். 19/1982) ஆய்வுக்கு எடுத்துக் கொள்ளப் பெற வேண்டும்.''

(ஈ) சென்னை மாநகராட்சி (திருத்த) சட்ட முன்வடிவு 1982.

மாண்புமிகு திரு. ப. குழந்தைவேலு: துணைத் தலைவர் அவர்களே, நான் கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

''1982-ஆம் ஆண்டு சென்னை மாநகராட்சி (திருத்த) சட்ட முன்வடிவு* (சட்டமன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண். 20/1982) ஆய்வுக்கு எடுத்துக் கொள்ளப் பெற வேண்டும்.''

*திரு. சு. பாலன்: மாண்புமிகு துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் 1982-ஆம் ஆண்டு உள்ளாட்சி, நகராட்சி மன்றங்கள், கோயம்புத்தூர் மாநகராட்சி, சென்னை மாநகராட்சி ஆகிய தனி அதிகாரிகளுடைய பதவிக்காலத்தை மேலும் ஓராண்டுக்காலம் நீட்டிக்க வேண்டுமென்று கொண்டுவந்திருக்கிற சட்ட முன்வடிவுபற்றி ஒருசில வார்த்தைகளை சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

சென்னை மாநகராட்சி, மற்றும் நகராட்சிகள் பொறுத்த வரையிலே, கடந்த 5 வருடங்கள் 9 மாதங்களுக்கு மேலாக இப்படி நாம் அவர்கள் பதவிக்காலத்தை நீட்டிக்கொண்டே வருகிறோம்.

* 1982 மார்ச் 18-ஆம் தேதிய தமிழ்நாடு சிறப்பு அரசிதழில் வெளியிடப்பெற்றுள்ளது.

தேர்தல் வருவதாக நாம் நினைத்துக் கொண்டிருக்கிற நேரத்தில், நீங்கள் பெண்களுக்கு 15 சதவீதமும், தாழ்த்தப்பட்டவர்களுக்கு 18 சதவீதமும் என்ற அடிப்படையிலே இடங்களை ஒதுக்குவதாகச் சொல்லி, அது கோர்ட்டுக்கு சென்று இன்றைய தினம் தடை விதிக்கப்பட்டிருக்கிறது. அதனாலே, இன்றைய தினம் நடைபெற வேண்டிய தேர்தல்கள் நடைபெறாமல் இருக்கின்ற நிலையில், தனி அதிகாரிகள் பதவிக் காலத்தை மேலும் ஓராண்டுக் காலத்திற்கு நீட்டிக்க வேண்டுமென்ற எண்ணத்தில் இதனைக் கொண்டு வந்துள்ளார்கள்.

இன்றையதினம் சென்னையைப் பொறுத்த வரையில் தனி அதிகாரிகளின் வேலை எப்படியிருக்கிறது என்றால், அவர்களுக்குப் பொறுப்பு இருந்தாலும், சென்னை மாநகராட்சியிலுள்ள நிலைமைகளைப் பார்க்கின்ற நேரத்தில் அங்கே வருகின்ற வருவாயில் முக்கால் பாகம் அலுவலர்களுக்குத்தான் செலவாகிறது: மீதி கால் பாகத்தில்தான் சென்னை நகரத்திற்குப் செய்ய வேண்டிய பாதை வசதிகள், விளக்கு வசதிகள், இன்னும் பல குடிசைகளில் செய்யப்பட வேண்டிய சுகாதாரப் பிரச்சினைகளைச் செய்ய வேண்டிய நிலைமை இருக்கிறது. எனவே, இப்படிப்பட்ட பிரச்சினைகளைச் சரிவர செய்ய முடியாத சூழ்நிலை இருந்து கொண்டிருக்கிறது.

மாண்புமிகு அமைச்சரவர்கள் கூட ஒரு முறை எங்கள் தொகுதியிலே நடைபெற்ற ஒரு விழாவிலே கலந்து கொண்டு விட்டுத் திரும்பி வரும் நேரத்தில் அவர்களே பார்வையிட்டுவிட்டுச் சொன்னார்கள். தெரு விளக்குகளெல்லாம் எப்படியிருக்கிறது பார்த்தீர்களா? என்று கேட்டால், ஆம் எல்லாம் எரியாமல் தான் இருக்கின்றன என்று சொல்கிறார்கள்.

மாநகராட்சிக்குத் தனி அதிகாரிகளைத் தவிர இன்னும் பல அதிகாரிகளை நியமித்திருக்கிறார்கள். ஃபைனான்ஸ் செக்ரட்டரி என்றும், 25 பேரை ஏ.ஆர்.ஓ. என்றும் நியமித்திருக்கிறார்கள். இப்படி அந்த அதிகாரிகளை நியமித்து அவர்களுக்குப் பணத்தை செலவழிப்பதன் மூலம் மக்களுக்குச் செய்ய வேண்டிய நல்ல காரியங்களைச் செய்ய முடியாமல் இருக்கிறது. சென்னை மாநகராட்சியில் நல்ல முறையில் பணியாற்றும் திறமை மிக்க அதிகாரிகள் இருந்தாலும் கூட, அவர்கள் சொல்கிறார்கள், நாங்கள் செய்ய வேண்டிய கடமைகள் இருந்தாலும் கூட மாநகராட்சியில் பணம் இல்லை என்று சொல்கிறார்கள்.

குப்பைகளை வார வேண்டுமென்றால் மாட்டு வண்டிகள் இல்லை என்று சொல்லுகிறார்கள். லாரிகளை அனுப்புங்கள் என்றால் அவைகள் பழுதடைந்திருக்கின்றன என்று சொல்லுகிறார்கள். இப்படிப்பட்ட நிலைமைகள் மாநகராட்சியில் இருப்பதால் இன்னும் ஓராண்டுக் காலம் பதவிக் காலத்தை நீட்டிக்க வேண்டுமென்று சொல்வதால் எதிர் காலத்திலே சென்னை, இன்னும் மற்ற நகராட்சிகளில் நிலைமைகள் என்னவாகும் என்பதைச் சிந்திக்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறோம். ஆனால் எப்படியும் ஓராண்டு நீட்டிக்கதான் போகிறீர்கள். எனவே, நான் ஒரு ஆலோசனையைச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

சென்னையிலுள்ள சட்டமன்ற உறுப்பினர்களையும், எம்.பி.க்களையும் கொண்ட ஒரு குழுவை அமைத்து மாநகராட்சிப் பணிகளைச் செய்வதற்கான வழிவகைகளைச் செய்தால் நிச்சயமாகப் பயன் அடையக் கூடிய வகையில் அமையும் என்பதைச் சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

ஓராண்டுக் காலம் நீட்டிக்கப்பட்டாலும் மாண்புமிகு அமைச்சரவர்கள் மாநகராட்சிக்குக் கொடுக்க வேண்டிய பணத்தைக் கொடுக்க வேண்டும். சென்னை நகரத்தில் சீர் கெட்ட பகுதிகள் இருக்கின்றன; தெரு விளக்குகள் பல காலமாக எரியாமல் இருக்கின்றன; குப்பைகளை வாரத்திற்கு ஒரு முறை தான் வாருகின்ற நிலைமை இருக்கிறது. வண்டிகள் இல்லாமல் இருப்பது தான் அதற்குக் காரணம் என்று சொல்லுகிறார்கள். குடிசைப் பகுதிகளில் சுகாதார வசதிகள் சரிவர செய்யப்படாமல் இருக்கின்றன. அவற்றையெல்லாம் செய்வதற்கான வழிமுறைகளை ஏற்படுத்தி, அதற்கான பணத்தைக் கொடுத்து செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இறுதியாக, இந்த நீட்டிப்பு வேண்டாமென்று கேட்டுக் கொண்டு என்னுடைய உரையை முடித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. மா. சின்னராசு: மாண்புமிகு மன்றத்தினுடைய பேரவைத் துணைத் தலைவரவர்களே, நமது மாண்புமிகு உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சரவர்கள் கொண்டு வந்திருக்கின்ற இந்த மசோத்தாக்களை வரவேற்று சில கருத்துக்களைச் சொல்வதற்கு வாய்ப்பு தந்தமைக்காக முதலில் என்னுடைய நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

தமிழகத்தில் ஊராட்சி மன்றங்களிலும், ஒன்றியங்களிலும் பெண்களுக்கும், ஆதிதிராவிட மக்களுக்கும், மலைவாசி மக்களுக்கும் உரிய இடத்தைக்கொடுத்து, அதன் பயனாக அந்த எளிய மக்களிடத்திலே, நலிந்து போன மக்களிடத்திலே எழுச்சியை ஏற்படுத்துவதற்கான புரட்சிகரமான திட்டத்தைக் கொண்டு வந்திருக்கின்ற புரட்சித் தலைவரவர்களின் அரசு, அடுத்த கட்டத்தில் நலிந்து போன நகராட்சிகளுக்கும் தன்னிறைவுத் திட்டத்தைத் தந்து, கிராமங்களைப் போல நகரங்களும் வளர வேண்டுமென்ற அடிப்படைக் கருத்தை இந்த நாட்டிலே சொல்லுமளவிற்குத் திட்டத்தை வைத்திருக்கிறது. நகரங்களைப் போல் கிராமப் புறங்கள் வளர வேண்டுமென்று சொல்லப்படும் நிலைமையை மாற்றி கிராமங்களைப் போல நகரங்கள் தன்னிறைவு அடைய வேண்டுமென்று சொல்லுகின்ற அளவிற்கு இந்த ஆட்சி மாற்றியமைத்திருப்பதற்காக நான் பாராட்டக் கடமைப் பட்டிருக்கிறேன். அந்த வகையில் கிராமப் புற மக்களுக்குக் கொடுத்த வாக்குறுதிகளை நிறைவேற்றும் அடிப்படையில் அவர்களுடைய சமூக, பொருளாதார உயர்வுக்காகப் பாடுபட்டு வரும் இந்த அரசுக்கு நான் நன்றி சொல்லி, பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

இன்றைக்கு இந்த மசோதாவில் தனி அதிகாரிகளின் கால நீட்டிப்பு கேட்கப்பட்டிருந்தாலும் அப்படிப்பட்ட தனி அதிகாரிகள் இருக்கின்ற நகராட்சிகளிலும், மாநகராட்சிகளிலும் நமது மாண்புமிகு அமைச்சரவர்கள் தனிக் கவனம் செலுத்துவதன்

காரணமாக, அவர்கள் எடுத்துக் கொண்டிருக்கின்ற வேகமான நல்ல முடிவுகளின் காரணமாக, திறமையின் காரணமாக நல்ல முறையில் நிர்வாகம் சீர்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறது என்பதைப் பார்த்து வருகிறோம்.

[மாலை 4-40.]

இன்று கோவை மாவட்டத்தில் அதன் தலைநகர் கோவை நகராட்சி, மாநகராட்சியாக ஆக்கப்பட்ட பின்னால், அதன் வளர்ச்சிக்கு என்று பல திட்டங்கள் நமது அரசால் நிறை வேற்றப்பட்டு இருப்பதை நான் மனதார வரவேற்கிறேன். இன்று கோவை மாநகரத்தைப் பொறுத்த அளவிலே தென்னிந்தியா விலேயே பெங்களூரைப் போல சிறப்புறுகிற ஒரு வாய்ப்பு பெற்றிருக்கின்ற மாநகரம். ஒரு பக்கத்தில் நீலகிரி மலை: இன்னொரு பக்கத்திலே ஆனை மலை, மறு பக்கத்திலே சிறுவானி மலைத் தொடரும் இடையில் இருக்கின்ற அந்த அழகான நகரம் சீதோஷ்ண நிலையிலும், மற்றத் தொழில் வளர்ச்சியிலும், மக்க ளுடைய அந்த நிறைவான முன்னேற்றத்திலும் பெங்களூர் நகரத் தைவிட சிறப்புறுகிற ஒரு வாய்ப்பைப் பெற்றிருக்கின்ற நகரம்.

அந்த நகரத்திற்குப் புகழ் சேர்க்கின்ற வகையில் அந்த நகரத்தோடு ஒட்டிய மருதமலைப் பகுதியில், பாரதியார் பல் கலைக் கழகம் வர இருக்கின்ற அதே நேரத்தில் அந்த நகரைச் சிறப்பிப்பதற்காக அந்த நகரின் நீண்ட காலக் கோரிக்கையைப் பூர்த்தி செய்கிற வகையில் அரசு அதற்கான சிறப்புத் திட்டத்தை வகுக்க பரிசீலித்து வருவதை விரிவு படுத்தி அந்த நகரத்தில் இன்று அதனுடைய மக்கள் தொகைக்கும் பரப்பளவிற் கும் ஏற்ற வருமானம் இல்லை. நல்ல சீர்திருத்தத் திட்டங்களை மேற் கொள்வதற்கான வருமானம் அந்த நகராட்சியில் போது மானதாக இல்லை என்பது ஒரு புறம் இருக்க அரசு அதை விரிவு படுத்துகின்ற காரணத்தால் 'ஆட் ஏரியா' அதோடு சேர்க்கப் பட்ட அந்தப் பஞ்சாயத்து பகுதிகளில் இருக்கின்ற அடிப்படை தேவைகளை நிறை வேற்றுகின்ற கடமையை அரசு இன்று ஏற்று இருக்கிறது. ஆகவே, அதன் காரணமாக மேற் கொண்டும் அதிக அளவிற்கு நிதி தேவைப்படுகிற காரணத்தால் நமது மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் வெகு விரைவில் அந்த பாரதி பல்கலைக் கழகம் துவங்குவதற்கு முன்பாகவே மேம்பாட்டுத் திட்டங்களைச் செய்வதற்கு முன்வந்து இருக்கிறார்கள். அதை நான் வரவேற்று அந்தத் திட்டங்களை நிறைவேற்றுகின்ற நேரத் தில் கோவை மாநகரத்தில் சாலைகள் சீர்திருத்தப்படவேண்டும். இன்று சென்னையைவிட விபத்துக்கள் அங்கே அதிகம் நடப்ப தாகச் சொல்லப்படுகிறது. அந்த அளவிற்கு அந்த நகரத்தில் நெரிசல் அதிகமாக இருக்கிறது.

ஆகவே, அந்தச் சாலைகள் விரிவு படுத்தப்பட வேண்டும், அந்த நகராட்சிப் பகுதியில் எனது தொகுதியைச் சேர்ந்த சங்கனூர், கணபதி ஆகிய பகுதிகள் இணைக்கப்பட்ட பகுதிகள் ஆகும். அந்தப் பகுதியில் குறைபாடுகள் மிக மிக அதிகமாக இருக்கின்றன. இணைப்புப் பகுதியில் இருக்கும் அந்த மின்சார நிர்வாகம் எலெக்டிரிசிடி போர்டால் பராமரிக்கப்பட்டு வருகிறது, அதற்கான பொருள்களை விளக்குகளை மற்ற உபகரணங்களை வாங்கிக் கொடுக்கும் பொறுப்பு கார்ப்பரேஷன் நிர்வாகத்தில் இருக்கிறது. இதனால் பல இடையூறுகள் ஏற்படுகின்றன. மக்களுக்கு இதனால் ஏற்படுகிற பிரச்சினை மிக அதிகமாக இருக்கின்ற காரணத்தால் மற்ற கார்ப்பரேஷன் பகுதியில் எப்படி கார்ப்பரேஷன் நிர்வாகமே அந்த மின் சப்ளையை நிர்வகித்து வருகிறதோ அதே போல் இந்த இணைப்புப் பகுதியிலும் உள்ள மின்துறை நிர்வாகத்தையும் மாநகராட்சியே எடுத்துக் கொள்ள முன் வரவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன், இதற்கு மின் துறை அமைச்சரிடம் உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் கலந்து பேசி விரைவில் அதை எடுத்துக் கொள்ள வேண்டும். அப்போது தான் அந்த அடிப்படை குறையை, மின் விளக்குகள் எறியவில்லை என்ற குறையை நாம் போக்க முடியும்.

அதோடு இணைப்புப் பகுதியிலே சிறுவாணி குடிநீர் திட்டம் தீட்டப்பட்டு குழாய்கள் எல்லாம் பதிக்கப்பட்டு இருக்கின்றன. இருப்பினும் அந்த சிறுவாணி நீர் வெய்யில் காலத்தில் கொடுக்க முடியாத நிலைமை இருக்கிறது, மாண்புமிகு உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் அவர்கள் வாட்டர் போர்ட் பொறுத்த வரையில் பூர்த்தி செய்து இருக்கிறார்கள். அந்தத் திட்டத்தை குறிப்பிட்ட காலத்தில் கொடுத்து குழாய்களைப் பதித்து இருக்கிறார்கள், வினியோகமுறையில் சில இடர்ப்பாடுகள் இருப்பதாகச் சொல்லப்படுகிறது, அதற்குக் காரணமாக சொல்லப்படுவது ஏற்கனவே திட்டமிடப்பட்டபோது 16 கோடி ஆகியது. இன்று கேரளாவில் கட்டப்படுகின்ற அந்த அணையின் எஸ்கலேஷன் மதிப்பீடு உயர்ந்ததன் காரணமாக கூடுதலாக 6 கோடி என்று சொல்லப்படுகிறது. அந்த 16 கோடியை 22 கோடியாக உயர்த்தி அரசு விரைவில் ஆணையிட்டு, இந்தத் திட்டத்தை அங்கீகரித்து தந்து உதவிட வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து, சிறுவாணி குடிநீர் திட்டம் அனைத்து கார்ப்ரேஷன் பகுதிகளுக்கும் முழுக்க முழுக்க அந்தப் பகுதிக்கு உட்பட்ட அத்தனைப் பகுதிகளுக்கும் கொடுக்கின்ற முயற்சியில் அமைச்சர் அவர்கள் ஈடுபட்டு அதை நிறைவேற்றித் தரவேண்டும் என்று பணிவோடு கேட்டுக் கொள்கிறேன். அப்படிகொடுக்கின்றபோது நீர் இந்த வெய்யில் காலத்தில் கொடுக்கப்பட்டால் மக்கள் மத்தியிலே வரவேற்பு கிடைக்கும். ஆகவே அதன் காரணமாக குடிநீர் பஞ்சம் கோவையிலே ஏற்படுவதற்கு முன்னாலே இந்தக் குடிநீர் வினியோகத்தை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் நிறைவேற்றித் தர வேண்டும் என்று பணிவோடு கேட்டுக் கொள்கிறேன். அதோடு இந்த இணைப்புப் பகுதியில்

பெருங்குறை என்னவென்றால், அங்கே உயர்நிலைப் பள்ளிகள் இல்லை. சிங்காநல்லூர், கணபதி போன்ற பகுதிகளில் இன்று அரசாங்கம் நடத்துகின்ற அல்லது கார்ப்பரேஷன் நடத்துகின்ற பள்ளிகளே இல்லை. தனியார் பள்ளிகளும் மிகவும் தொலைவில் உள்ளது. 1947, 1950 ஆண்டு ஆரம்பிக்கப்பட்ட பள்ளிகள் தான் இன்றைக்கும் இருந்து கொண்டிருக்கின்றன. 1947–50-லே ஏற்படுத்தப்பட்ட நகராட்சிப் பள்ளிகள் தான், இன்று வரையில் இருந்து வருகின்றன. ஆக ஒரு 20, 25 ஆண்டுகள் ஆகியும் புதிய பள்ளிகள் துவங்கப்படவில்லை. ஆனால் அந்த நகரம், 4 இலட்சத்தில் இருந்து 7 இலட்சம் மக்கள் தொகைக்கு இன்றைக்கு பெருகி இருக்கிறது. ஆகவே, சாதாரண நடுத்தர மக்கள், ஏழைஎளிய மக்கள் படிக்கக்கூடிய கல்வி வசதியைத் தரக்கூடிய உயர்நிலைப் பள்ளிகளை ஆரம்பிக்க ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும். அதேபோல், ஆரம்பப்பள்ளிகள் மிகமிகக் குறைவாக உள்ளன. புதிய பள்ளிகள் துவங்கப்பட வில்லை. ஆகவே, கணபதியில், ரத்தினபுரியில் சாய்பாபா காலனி வட்ட பகுதியிலும், புதிய உயர்நிலைப் பள்ளிகளை கோவை மாநகராட்சி துவங்குவதற்கு முன்வரவேண்டு மென்று நான் இந்த நேரத்திலே கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதோடு, நகராட்சியில் இருக்கின்ற, அத்தனைப் பகுதிகளை யும் விரிவு படுத்துகின்ற முறையில், வளர்ந்துவருகிற அந்த நக ரத்தின் தேவையைக் கருத்தில் கொண்டு, சென்னையில் இருப்பது போல், ஒரு மெட்ரோபாலிடன் டெவலப்மெண்ட் அதாரிட் டியை, கோவை மாநகரத்திற்கு ஏற்படுத்தினால் கூட, திட்ட மிட்டு, அங்கு வளர்ச்சியைச் சீர்படுவதற்கு வசதியாக இருக்கும் என்ற கோரிக்கையினை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களுடைய கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன். அதோடு என்னுடைய தொகுதியில் உள்ள, பெரியநாயக்கன்பாளையம், என்ற ஒரு பெரிய பகுதி, வளர்ந்து வருகின்ற பகுதி, அந்த பெரியநாயக்கன் பாளையம் பேரூராட்சியாக இருக்கிறது. எல்லாத் தகுதிகளையும் பெற்று இருக்கின்ற அந்தப் பகுதி நகராட்சியாக உயர்த்து வதற்கான அனைத்துத் தகுதியும் பெற்று உள்ள அந்த ஊரை, நகராட்சியாக இந்த நிதி ஆண்டில் மாற்றி அமைப்ப தற்கான ஆலோசனை அரசுக்கு வந்திருக்கிறது. ஆகவே, பெரியநாயக்கன்பாளையத்தை, நகராட்சியாக உயர்த்த வேண்டு மென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். (மணி அடிக்கப்பட்டது).

ஆகவே, இந்தப் பேரூராட்சிப் பகுதியையும் நகராட்சியாக மாற்றித்தர வேண்டுமென்று இந்த நேரத்தில் நான் கேட்டுக் கொண்டு முடிக்கிறேன். நன்றி, வணக்கம்.

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY — TRUTH ALONE TRIUMPHS

திரு. என். சங்கரய்யா: பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் அவர்களால் முன்மொழியப்பட்டிருக்கக்கூடிய இந்த 3 சட்டமுன் வடிவுகளும், வேறு வழியில்லாமல் அனுமதிக்கப்படவேண்டிய சட்டமுன்வடிவுகளாக இருக்கிறதே தவிர, வரவேற்கப்பட வேண்டிய முன்வடிவுகளாக அவைகள் இல்லை என்பதை அனைவரும் அறிவார்கள். காரணம் என்னவென்றால், இன்றைக்கு இந்த மூன்று சட்டமுன்வடிவுகளும், சென்னையிலே இருக்கக்கூடிய அதிகாரிகளுக்கு தேர்தலை நடத்துவதற்கு 1982 ஆம் ஆண்டு முதல் மேலும் ஒரு வருட காலம் அவகாசம் கொடுக்கிறது. கோவையிலே இருக்கக்கூடிய அதிகாரிக்கு 1982 ஜுன் 11 ஆம் தேதி முதல் மேலும் ஒரு வருடம் காலம் அவகாசம் கொடுக்கிறது. மற்ற நகராட்சியினுடைய விசேஷ அதிகாரிகளைப் பொறுத்தவரையில் 1982 மார்ச்சு 31-லிருந்து மேலும் 1 ஆண்டு காலத்திற்கு, அவர்களுடைய அதிகாரத்தை நீடிப்பதற்கான வழி செய்யக்கூடிய, வகை செய்யக்கூடிய சட்டமுன் வடிவுகளாக இருக்கிறது. இதற்குக்காரணம், இன்றைக்கு உயர்நீதிமன்றத்திலே பஞ்சாயத்து யூனியன்களுக்கான, அரிஜன மக்களுக்கும், பெண்களுக்கும், இட ஒதுக்கீடு செய்த முடிவை ஒட்டி போடப்பட்டிருக்கக்கூடிய வழக்குகளின் காரணம் என்று இதிலே கூறப்பட்டிருக்கிறது. இதைப்பற்றி ஏற்கனவே நாம் விவாதித்து இருக்கிறோம். எப்படிச் செய்தாலும், இந்த மாநிலத்தில் இருக்கக்கூடிய பஞ்சாயத்து யூனியன்களிலே, அதாவது சில இடங்களில் அரிஜன இட ஒதுக்கீடு செய்ய வேண்டி வரும், பெண்களுக்கு இட ஒதுக்கீடு செய்ய வேண்டி வரும். அந்த எண்ணிக்கையை குறைக்க முடியாது. இதை ஏற்றுக்கொள்வதற்கு இங்கே உள்ள இது சம்பந்தப்பட்டவர்களுக்கு மனசு இல்லை என்பதை நான் குறிப்பிட விரும்புகிறேன். எல்லா அரசியல் கட்சிகளுமே சேர்ந்து அம்மாதிரியான ரிட் மனுக்களை தாக்கல் செய்திருக்கக்கூடியவர்களையெல்லாம் அதை வாபஸ் வாங்கக்கூடிய ஒரு பெரு முயற்சியை செய்வது நல்லது என்று நான் கருதுகிறேன். எங்களுடைய கட்சியைப் பொறுத்தவரையில் மார்க்சிஸ்ட் கம்யூனிஸ்ட் கட்சியைப் பொறுத்தவரையில் எங்களுடைய உறுப்பினர்களோ, அல்லது ஆதரவாளர்களோ ஒரு ரிட் மனுவைக் கூட தாக்கல் செய்யவில்லை. ஏன்னென்றால், அவ்வாறு தாக்கல் செய்யாதற்கு என்ன அர்த்தம் என்றால், அரிஜனங்களுக்கும், பெண்களுக்கும், இட ஒதுக்கீடு செய்து இருப்பதிலே, ஏதோ சிலபல இடங்கள் வந்திருக்கலாம், எப்படியும், அந்த மாநகராட்சிகளிலே, சில இடங்கள் கொடுக்கப்படவேண்டும், அது எந்த இடமாக இருந்தால் என்ன அதை அதை எதற்காக நிறுத்தி வைக்க வேண்டும் என்ற உயரிய கொள்கையால் நாங்கள் கட்டளை இட்டோம். அதை ஆட்சேபிக்கக்கூடாது என்று தெரிவித்தோம். ஆகவே, எந்த விதமான ரிட் மனுக்களும் எங்களால் தாக்கல் செய்யப்படவில்லை. இதைப்போன்று இந்த மன்றத்திலே உள்ள மற்ற கட்சிகளைப் பொறுத்தவரைக்கும், அவரவர்கள்,

மனதிலே கைவைத்து, அவர்களுடைய செல்வாக்கிற்கு உட்பட்டவர்கள், அந்த ரிட் மனுக்களை தாக்கல் செய்திருப்பார்களேயானால், அவர்களிடத்திலே, இந்தக் கொள்கையைப் பற்றி பேசி அதை வாபஸ் வாங்குவதற்கு அரசியல் கட்சிகள் அனைத்தும் முயற்சி செய்ய வேண்டும் என்று நான் இந்த நேரத்தில் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

(மாலை 4--50)

அதேநேரத்தில் மாநில அரசாங்கம் அந்த ரிட் மனுக்களை முடிவுக்குக் கொண்டுவருவதற்கு அல்லது கொடுத்திருக்கிற ஸ்டே உத்தரவை ரத்து செய்வதற்கு தீவிர முயற்சிகளை மேற்கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். மாண்புமிகு அமைச்சரவர்கள் பதில் சொல்லும்போது இது சம்பந்தமாக தமிழக அரசு என்ன செய்திருக்கிறது என்பதை விளக்குவார்கள் என்று கருதுகிறேன்.

திரு. மு. ப. முனுசாமி : மாண்புமிகு துணைத் தலைவரவர்களே, இந்த மன்றத்திலே இருக்கக்கூடிய மாண்புமிகு உறுப்பினர்களில் யாராவது வழக்குத் தொடர்ந்திருந்தால் அவர்கள் வாபஸ் வாங்குவார்களா என்று நான் கேட்க ஆசைப்படுகிறேன்.

திரு. என். சங்கரய்யா : கனம் உறுப்பினர் அவர்கள் என்னுடைய கருத்தை வலுப்படுத்துகிறார்கள். சட்டமன்ற உறுப்பினர் யாராவது வழக்குப் போட்டிருந்தால் அது இன்னும் வருத்தப்பட வேண்டிய விஷயம். நான் கேட்டுக்கொள்வது, எல்லா அரசியல் கட்சிகளும் சேர்ந்து இதற்கு ஒரு முயற்சி எடுத்தால் நல்லது. இந்த வழக்குகளை ஒரு முடிவுக்குக் கொண்டுவர அல்லது தடை உத்தரவை நீக்க இந்த அரசாங்கம் தன்னால் இயன்ற எல்லாவற்றையும் செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதற்குக் காரணம், நகராட்சி மன்ற தேர்தல்கள் நடைபெற்று பல ஆண்டுகள் ஆகிவிட்டன. தேர்தல் நடந்ததா என்பதையே மக்கள் மறந்து விடுவார்கள் போலிருக்கிறது. நல்ல வேளையாக மதுரை கார்ப்பரேஷனுக்கு தேர்தல் நடந்து முடிந்து விட்டது. மற்ற நகராட்சிகளுக்கும், சென்னை மாநகராட்சிக்கும் கோவை மாநகராட்சிக்கும் இருக்கக்கூடிய பிரச்சினைகளைப்பற்றி முன்னாலே பேசிய உறுப்பினர்கள் குறிப்பிட்டார்கள்.

கோவை மாநகராட்சி இன்றைக்கு பெரிய தொழில் நகராக விளங்குகிறது. அங்கே தற்போது நிறைய குப்பை சேர்ந்து விட்டது என்றும் அவற்றை கவனிப்பதற்கு ஆள் இல்லை என்றும், பள்ளிக்கூடங்கள் சரியாக நடக்கவில்லை என்றும் சொன்னார்கள். இன்னொரு பயமும் அங்கே இருக்கிறது. அந்த மாநகராட்சியை 60 வார்டுகளாகப் பிரித்திருக்கிறார்கள். அதற்கு வாக்காளர் பட்டியல் தயாரிக்க வேண்டுமென்ற ஒரு காரணமும்

சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால், எந்தக் காரணத்தைக் கொண்டும் மற்ற நகராட்சிகளுக்கும் மாநகராட்சிகளுக்கும் தேர்தல் நடத்தும்போது கோவை மாநகராட்சிக்கும் தேர்தல் நடத்தியே ஆக வேண்டும். அதற்கு வேண்டிய ஏற்பாடுகளை எல்லாம் இப்போதே செய்தாக வேண்டும். மற்ற அமைப்புகளுக் கல்லாம் தேர்தல் முடிந்த பிறகு வாக்காளர் பட்டியலை காரணம் காட்டி கோவை மாநகராட்சித் தேர்தலை மேலும் ஓராண்டுக்கு தள்ளி வைத்துவிடக் கூடாது.

முன்னாலே அரசாங்கம் அறிவித்தது என்னவென்றால் பஞ்சாயத்துத் தேர்தல் முடிந்து, நகராட்சித் தேர்தல் முடிந்து, மாநகராட்சித் தேர்தல் நடத்தப்படும் என்று. இப்போது அந்த நிலைமை மாறி இருக்கிறது, அதனுடைய கால அட்டவணை கவிழ்ந்திருக்கிறது. எனவே, பஞ்சாயத்து தேர்தல் முடிந்தவுடனே நகராட்சிகளுக்கும், சென்னை, கோவை மாநகராட்சிகளுக்கும் சேர்த்து ஒரே நேரத்தில் தேர்தலை நடத்துவதற்கான ஏற்பாடுகளை அரசாங்கம் செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இன்றைக்கு கோவை மாநகராட்சியில் விஸ்தரிப்பு ஏரியா என்று சில பகுதிகளைச் சேர்த்திருக்கிறார்கள். அங்கே மின்சார வசதியும் இல்லை ; குடிதண்ணீர் வசதியும் இல்லை. அதைக் கவனிக்க ஆள் இல்லை.

அதைப்போல இன்றைக்கு பழனியில் மக்கள் பிரதிநிதிகளைக் கொண்ட நகரசபை இல்லாத காரணத்தால் அங்கே பாதாளச் சாக்கடைத் திட்டம் போடப்பட்டு இரண்டு ஆண்டுகாலமாகியும் வேலை முடியவில்லை. அங்கு மட்டுமல்ல ; எல்லா இடங்களிலும் இப்படிப்பட்ட பல்வேறு பிரச்சினைகள் இருக்கின்றன. விஸ்தரிப்புப் பகுதிகளிலே குடிதண்ணீர் வசதி இல்லை ; மின்சார விளக்கு வசதி இல்லை.

அது மட்டுமல்ல, பழனி நகராட்சியில் மேல்நிலைப் பள்ளி இருக்கும் இடத்தில் கடைகளைக் கட்டி, வாடகைக்கு விட்டால் நகராட்சிக்கு அதிகமான வருமானம் வரும் என்று ஒரு திட்டத்தைப்போட்டு இரண்டு ஆண்டுகாலத்திற்கு மேலாகியும் அந்தத் திட்டம் அமுலுக்கு வரவில்லை. அங்கு மட்டுமல்லாமல், கிட்டத்தட்ட தமிழ்நாட்டில் உள்ள 100 நகராட்சிகளிலும் இப்படித்தான் இருக்கிறது.

சென்னை மாநகரில் இன்றைக்கு கொசுத் தொல்லை அதிகமாக இருக்கிறது. மலேரியாவை மற்ற இடங்களில் ஓரளவுக்கு கட்டுப்படுத்தியிருந்தாலும் சென்னை மாநகரில் கட்டுப்படுத்த முடியவில்லை என்பது நமக்கு நன்றாகத் தெரியும். இப்படிப்பட்ட சூழ்நிலையில் அங்கே அதிகாரிகள்தான் இருக்கிறார்கள், ஆலோசனைக் குழு வேலை செய்யவில்லை என்பது பொதுவான புகார்.

இந்த நேரத்தில் நான் அரசாங்கத்திற்கு ஒரு ஆலோசனை கூற விரும்புகிறேன். ஒவ்வொரு நகராட்சிக்கும் சர்வகட்சி பிரதிநிதிகளைக் கொண்ட ஆலோசனைக் குழு அமைக்கப்பட வேண்டும். அந்தக் குழுவிலே யார், யார் இடம்பெற வேண்டும் என்பதை அந்தந்தக் கட்சிகள் முடிவு செய்துகொள்ள வேண்டும். அரசாங்கம் அந்தந்த கட்சிகளின் மாநிலத் தலைமையை அல்லது மாவட்ட தலைமையைக் கேட்டு, அவர்கள் சார்பிலே அவர்கள் யாரைச் சொல்கிறார்களோ அவர்களை அந்தக் குழுவிலே நியமிக்க வேண்டும். அப்படியானால் ஓரளவுக்கு மக்கள் பிரதி நிதிகள் இல்லாத குறையை நிவர்த்தி செய்யலாம். இப்போதும் குழு இருப்பதாகச் சொல்கிறார்கள்; ஆனால் அந்தக் குழு கூட வில்லை, அல்லது கூட்டப்படவில்லை.

இன்னொன்று. அரசாங்கத்திற்கு இதிலே பெரும் பொறுப்பு இருக்கிற காரணத்தால் இந்த நகராட்சித் தேர்தல் நடக்கும் வரையில் இந்த மன்றத்திலும் மேல்சபையிலும் இடம் பெற்றி ருக்கக்கூடிய அரசியல் கட்சிகளின் பிரதிநிதிகளைக் கொண்டு ஒரு கண்காணிப்பு கமிட்டி உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சரின் தலைமையின்கீழ் இருந்து செயல்பட்டால் சிறப்பாக இருக்கும். நூற்றுக்கணக்கான நகராட்சிகளுக்கு ஏற்படக்கூடிய பிரச்சினை கள் குறித்து அவர்கள் ஆலோசனை கூறுவதற்கும், குறைகளை அரசாங்கம் நேரடியாகத் தீர்ப்பதற்கும் ஒரு பரிகாரம் காண் பதற்கு அதுவசதியாக இருக்கும். ஆகவே, இந்தமாமன்றத்திலும் மேலவையிலும் இடம் பெற்றிருக்கிற அரசியல் கட்சிகளின் பிரதிநிதிகளைக்கொண்ட கண்காணிப்பு கமிட்டி ஏற்படுத்தப்படு வது மிகவும் அவசியம் என்று நான் கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

எல்லா இடங்களிலும் பிரச்சினை என்னவென்றால்—நான் கேள்விப்பட்டதை ஒரு உதாரணத்திற்காகச் சொல்கிறேன்— பல்லவபுரம் நகராட்சியில் ரோட் ரோலர் இல்லாததால், ரோடு போடுவதற்கான கற்கள், மணல் போன்றவைகள் சேகரித்து வைத்து ஒரு மாதம் ஆகியும் இன்னும் ரோடு போட முடியவில்லை. பி. டபிள்யூ.டியைக் கேட்டால், அவர்களிடத்தில் கொடுப்பதற்கு இல்லை என்று சொல்கிறார்கள். இப்படிப்பட்ட நிலைமைகள் எல்லா இடங்களிலும் இருக்கின்றன என்று அறிகின்றேன். ஆகவே, இப்படிப்பட்ட ரோட்ரோலர் போன்ற அத்தியாவசியமான தேவையுள்ள சாதனங்களை முனிசிபாலிட்டிகளுக்குக் கொடுப்ப தற்கு என்ன நடைமுறையை வைத்து இருக்கிறீர்கள் என்று கேட்டுக் கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் குறிப்பிட்டதைப் போல, மின் விளக்குகள் எறியவில்லை யன்றால் யாரிடத்தில் சொல்வது என் கின்ற நிலைமை இருக்கிறது. இதை நகராட்சி செய்யவேண்டுமா அல்லது மின்துறை செய்ய வேண்டுமா என்பது தெரியவில்லை. இந்த இரண்டு பேருக்கும் இடையிலே பந்துபோல் மக்கள் சென்று

வரவேண்டியிருக்கிறது. இதனால் மக்கள் பாதிக்கப்படுவதால் இதைச் சரிபடுத்தவேண்டியது யார் பொறுப்பு என்பதை அரசு நிர்ணயித்து அறிவிக்க வேண்டும். இப்படி பொறுப்பற்ற முறையில் இருக்கக்கூடாது என்பதைச் சொல்லிக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து குடிநீர் பிரச்சினையும் ஆங்காங்கு இருக்கிறது. இது கோடைக்காலம். திண்டுக்கல் போன்ற இடங்களில் இதற்காக கிளர்ச்சி கூட நடந்து இருக்கிறது. மின் வசதி இல்லாத்தால் தண்ணீர் இல்லை என்று சொல்லப்படுகிறது. எனக்குத் தோன்று கிற யோசனை என்னவென்றால், அரசாங்கம் ஜெனரேட்டர் ஏற்பாடு செய்து தண்ணீரைப் பம்ப் செய்வதற்கு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும். இது குறித்து அரசாங்கம் சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். இது மிகவும் அத்தியாவசிய மான பிரச்சினையாக இருப்பதால், பல இலட்சக்கணக்கான மக்களை பாதிக்கக்கூடிய பிரச்சினையாக இருப்பதால், இந்த யோசனையைப் பரிசீலித்து முடிவு எடுத்து, நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். இந்த இடைக் காலத்தில் நிர்வாகத்தை முறையாக நடத்துவதற்கு ஒரு ஏற்பாட்டை அரசாங்கம் செய்து, தேர்தலை உடனடியாக நடத்த ஏற்பாடு செய்யவேண்டும்.

இந்தச் சட்டத்திலே, ஒரு வழிவகை செய்யப்பட்டு இருக்கிறது. 6 மாத காலத்திற்குள் இந்த தனி அலுவலர்கள் பதவிக்காலம் முடித்துக் கொள்வதற்கு வழிவகை செய்யப்பட்டு இருப்பதால், மக்கள் நலன் கருதி அரசாங்கம் தேர்தலை நடத்துவதற்கான சகல ஏற்பாடுகளையும் செய்யவேண்டும் என்று கேட்டு, தனிப்பட்டவர்கள் இந்தச் சட்டத்தை எதிர்த்து ரிட் மனு தாக்கல் செய்து இருந்தாலும், கட்சிகள் தங்களுடைய செல்வாக்கைப் பயன்படுத்தி, அதை வாபஸ் பெறச் செய்யவேண்டும் அவர்களைக் கேட்கவேண்டும் என்ற ஆலோசனை தெரிவித்து அரசாங்கமும் இந்த வழக்கை விரைவாக நடத்தி முடிக்க சீரிய முயற்சிகளை மேற்கொள்ளவேண்டும் என்று கேட்டு, வேறு வழி இல்லாமல் இருப்பதால், இந்தச் சட்டமுன்வடிவுகளுக்கு தற்காலிகமாக அனுமதி வழங்கவேண்டியிருக்கின்றது என்பதைச் சொல்லி உரையை முடிக்கிறேன்.

திரு. ஏ. சி. சண்முகம்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் அவர்களால் கொண்டு வரப்பட்டுள்ள சட்டமுன்வடிவுகளை வரவேற்று ஒரு சில கருத்துக்களைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். இங்கே மாண்புமிகு உறுப்பினர் சங்கரய்யா அவர்கள் தேர்தலை நடத்த வேண்டும், அதற்கான வகையில் இந்தச் சட்ட ஷரத்தை எதிர்த்து யாராவது கட்சி சார்பில் மனு தாக்கல் செய்து இருப்பார்களானால், குறிப்பாக சட்டமன்ற உறுப்பினர்களுக்கு வேண்டியவர்கள் யாராவது ரிட் மனு தாக்கல் செய்திருப்பார்களானால் அவற்றையெல்லாம் உடனடியாக வாபஸ் வாங்கவேண்டும் என்று சொன்னார்கள். அதையே என்னுடைய கருத்தாகவும் சொல்லிக் கொள்கிறேன்.

கோவை நகராட்சியை மாநகராட்சியாக மாற்றியது மட்டும் அல்ல, அதை ஒரு பூங்கா நகரமாக—எப்படி பெங்களூர் பூங்கா நகரம் என்று பெயர் பெற்று விளங்குகிறதோ அதைப்போல—கோவை நகரத்தை மாற்றுவதற்காக மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் எடுத்துள்ள நடவடிக்கைகளுக்கும், இந்த அரசு எடுத்துக் கொண்டுள்ள முயற்சிகளுக்கும் என்னுடைய பாராட்டு களையும்—நன்றியையும் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

சென்னை மாநகரம்—வேறு எந்த மாநிலத்திலும் இல்லாத அள விற்கு ஒளிமிகுந்த நகரமாக இருப்பதற்கு—சோடியம் விளக்கு களைப் போட்டு, அதை ஒரு அழகு நகரமாக காட்சியளிக்கச் செய்வதற்கு, நம்முடைய மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் எடுத் துக் கொண்ட நல்ல முயற்சிக்கு என்னுடைய பாராட்டுக்களையும் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். இதைப் போல பல நகராட்சிகளுக் கும், பல மாவட்ட தலைநகரங்களுக்கும் சோடியம் விளக்குகள் போடவேண்டும் என்று பணிவோடு கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

சென்னையில் உள்ள காமராஜர் சாலை தூய்மைப் பகுதி என்று அறிவிக்கப்பட்டு இருக்கிறது. அந்தச் சாலையைத் தூய் மையாக வைத்து இருப்பதற்காக பல்வேறு நல்ல காரியங்களை அமைச்சர் அவர்கள் செய்து இருக்கிறார்கள். அதனால் பலருக்கு வேலை வாய்ப்பு கிடைத்து இருக்கிறது. அந்தச் சாலை இப் போது மிக அழகான—எப்படி சிங்கப்பூர் நகரம் தூய்மையான நகரம் என்று பெயர் பெற்று இருக்கிறதோ—அந்த முறையில் அந்தப் பகுதி அழகாக இருக்கிறது. அப்படி அந்தப் பகுதியைத் தூய்மையாக வைத்துக் கொள்வதற்கு எந்தவிதமான சட்டங் களோ கடுமையான திட்டங்களோ தண்டனையோ இல்லை. ஒரு நல்ல நடவடிக்கை மூலமே இதை அவர்கள் நிறைவேற்றி இருக்கிறார்கள். ஆகவே, அதைப் போல சென்னை நகரில் உள்ள பல முக்கிய சாலைகளை—குறிப்பாக அண்ணா சாலை போன்ற பிரதான சாலைகளை தூய்மைப் பகுதி என்று அறிவித்து சென்னை நகரை அழகுபடுத்த மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் முன்வரவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

சென்னை நகர மக்களுக்குத் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட பிரதிநிதிகள் இல்லையே என்கிற குறையை நீக்குகின்ற வகையில், மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களே அந்தப் பணியை இன்றையதினம் மேற் கொண்டு நிறைவேற்றி வருகிறார்கள். மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் ஒவ்வொரு வட்டமாகச் சென்று, மக்களின் குறைகளை அறிந்து, நேரடியாக அவற்றை நிவர்த்தி செய்யும் வகையில், சகல அதிகாரிகளையும் உடன் அழைத்துச் சென்று, ஆங்காங்கு உள்ள பிரச்சினைகளைத் தீர்த்துக் கொண்டு இருக்கிறார்கள். இப்படிப்பட்ட நடவடிக்கைகளை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் மேற்கொண்டு வருவதற்காக அவர்களுக்கு என்னுடைய பாராட்டு களைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

(மாலை 5.00)

இங்கே அகில இந்திய சுற்றுலா பொருட்காட்சியில் கூட முதலாவது இடத்தைப் பெற்றது மாநகராட்சி ஸ்டால்தான். மாநகராடசியின் தொழிலாளர்கள் சிறப்பான வகையில் பணி களைச் செய்தார்கள் என்பதற்காக அங்கே அவர்களுக்குப் பரிசுகள் கூட வழங்கப்பட்டிருக்கின்றன என்பதைச் சுட்டிக் காட்ட விரும்பு கிறேன். அதைப் போல் உலக வங்கியின் உதவியுடன் பல திட்டங் கள் வர இருப்பதாகத் தெரிகிறது. அதையும் பாராட்டக் கடமைப் பட்டிருக்கிறேன். தன்னிறைவுத் திட்டத்தின் மூலம் கிராமப் புறங்களில் எல்லாம் மறுமலர்ச்சியை ஏற்படுத்திய அமைச்சர் அவர்களைப் பாராட்டுவதோடு, என்னுடைய தொகுதியான ஆரணியிலே ஒரு பேருந்து நிலையம் கட்டித்தரவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். (மணியடிக்கப்பெற்றது.)

திரு. சேலம் மு. ஆறுமுகம்: மாண்புமிகு பேரவையின் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இன்றையதினம் சென்னை மாநகராட்சி, கோவை மாநகராட்சி, தமிழ்நாடு நகராட்சி மன்றங் களுடைய தனி அதிகாரிகளின் பதவி காலத்தை நீட்டிப்பது போன்ற சட்டமுன்வடிவுகளின் மீது, ஆட்சிக் கட்சியின் சார்பாக ஒரு சில கருத்துக்களைக் கூற விரும்புகிறேன்.

நாடு சுதந்திரம் அடைந்து 35 ஆண்டுகள் ஆகியும் இன்றைக்கு நம்முடைய சமுதாய அமைப்பு மாறாமல் இருக்கிறது. அதை மாற்றி அமைக்கின்ற முறையிலே, எல்லா அரசியல் கட்சிகளும் போட்டியிடக் கூடிய விதத்திலே, நகராட்சி, ஊராட்சி மன்றத் தேர்தல்களை நடத்த உத்தேசித்த நேரத்திலே அது தள்ளி வைக்கப்பட்டு, இன்றைக்கு மக்களின் பிரதிநிதிகள் பொதுத் துறையிலே போட்டியிட்டு நகராட்சி மன்றங்களுடைய சேர் மேனாகவும், ஊராட்சி மன்றங்களுடைய தலைவர்களாகவும் வர முடியாத சூழ்நிலை ஏற்பட்டிருக்கின்றது. அரசியல் சட்டப்படி வேலை வாய்ப்புகளிலும், மற்ற வகைகளிலும் தாழ்த்தப்பட்டவர் களுக்கு கொடுக்கப்பட்ட அந்த 18 சதவீத ஒதுக்கீடு இடங்களை நகராட்சி, ஊராட்சி மன்றத் தேர்தல்களிலும் அளிக்க வேண்டும் என்றும், அதேநேரத்தில் சமுதாயத்தின் இரு கண்களாக இருக்கக் கூடிய பெண்களுக்கு 15 சதவீதம் ஒதுக்கீட்டை செய்ய வேண்டும் என்றும் ஒரு முடிவை எடுத்து புரட்சித் தலைவர் அவர்களால் கொண்டு வரப்பட்ட அந்தத் திட்டமானது இன்றைக்கு நிறை வேற்ற முடியாத நிலையில் சிலர் முட்டுக்கட்டை போடுகின்ற விதத்தில், நீதிமன்றங்களுக்குச் சென்று தடை உத்தரவை பெற் றிருக்கிறார்கள்.

1982 மார்ச் 2'] [திரு. சேலம் மு. ஆறுமுகம்]

இந்தத் தேர்தலை நடத்தினால் வெற்றியை சந்திக்க முடியாதோ என்ற எண்ணத்தின் காரணத்தினால் இன்றைக்கு மாற்றுக் கட்சிக்காரர்கள் அந்தத் தடையைப் பெற்று இதற்கு முட்டுக் கட்டைப் போட்டிருக்கிறார்கள். ஆகவே, அந்த மாதிரியான அடிப்படையில்தான் இன்றைக்குத் தேர்தலை நடத்த முடியாத சூழ்நிலை ஏற்பட்டிருக்கின்றதே தவிர, வேறு ஒன்றும் இல்லை. இரண்டாவதாக, நாங்கள் தேர்தலைக் கண்டு அஞ்சக் கூடியவர்களும் அல்ல. தேர்தலைத் தள்ளி வைத்து தனி அதிகாரிகளுடைய ஆட்சிதான் நீடிக்கவேண்டும் என்ற எண்ணம் உடையவர்களும் அல்ல. எங்களுடைய வேலையும் அதுவல்ல. எங்களுடைய கொள்கையும் அதுவல்ல என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். ஆனால் தேர்தலைக் கண்டு அஞ்சுபவர்கள்தான் நீதிமன்றங்களுக்குச் சென்று, தடை உத்தரவை வாங்கியிருக்கிறார்களே தவிர, தேர்தலைக் கண்டு அஞ்சுபவர்கள் நாங்கள் அல்ல என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

(மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர்—தலைமை.)

இரண்டாவதாக 1973 ஆம் ஆண்டுதான் நகராட்சிகள் மாநகராட்சிகளின் டிவிஷன் வார்டுகள் பிரிக்கப்பட்டிருக்கின்றன. அது 1971 ஆம் ஆண்டு எடுத்த நாட்டிலுள்ள மக்கள் தொகை கணக்கின் அடிப்படையில்தான், 1973 ஆம் ஆண்டு இந்த வார்டுகள் பிரிக்கப்பட்டன. அதே 1971 ஆம் ஆண்டு மக்கள் தொகையின் அடிப்படையில்தான் 18 சதவீதம் தாழ்த்தப்பட்ட மக்களுக்கும், 15 சதவீதம் மகளிருக்கும் இட ஒதுக்கீடு செய்யப்பெற்றிருக்கிறது. அந்த முறை சரியானது அல்ல. இடையில் தடை வந்துவிட்டதன் காரணமாக தேர்தல்கள் நிறுத்தப்பட்டு விட்டது. அதே நேரத்தில் 1981 ஆம் ஆண்டு மக்கள் தொகை கணக்கெடுப்பும் முடிவடைந்து வெளியாகிக் கொண்டிருக்கிறது. ஆகவே 10 ஆண்டுகளுக்கு முன்பு இருந்த மக்கள் தொகை அடிப்படையில் வார்டுகளைப் பிரித்திருப்பதை மாற்றி 1981 ஆம் ஆண்டு, நடந்து முடிந்த மக்கள் தொகை கணக்கெடுப்பில் வார்டுகள் பிரிக்க வேண்டிய அவசியம் இருக்கிறது. ஆகவே இந்தப் பணிகளையெல்லாம் செய்து முடிக்கக் குறைந்தது ஒரு ஆண்டுக்காலமாவது தேவைப்படும் என்பது எல்லோராலும் ஒப்புக்கொள்ளப்பட்ட ஒன்று.

ஆகவே தேர்தலைத் தள்ளி வைத்து, தனி அதிகாரிகளுடைய ஆட்சியை வேண்டும் என்றே நீட்டித்துக் கொடுக்க வேண்டும் என்பது இந்த அரசினுடைய எண்ணம் அல்ல. 1981 ஆம் ஆண்டு மக்கள் தொகை கணக்கெடுப்பின் அடிப்படையில் வார்டுகளைப் பிரித்து, அதன் அடிப்படையில் வாக்காளர்களைப் பிரித்து, தொகுதிகளைப் பிரித்து, வாக்குச் சீட்டுகளை

அச்சிட்டு, பிறகு தேர்தலை நடத்துவதற்கு ஒரு ஆண்டுக்காலமாவது குறைந்தது தேவைப்படும் என்ற வகையில்தான் தேர்தலைத் தள்ளி வைக்கப்பட வேண்டிய சூழ்நிலை ஏற்பட்டிருக்கிறது. அதுவும் நீதிமன்றத்திற்குச் சென்று தடை பெற்றதனால்தான் என்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அது மட்டுமல்ல. இன்றைக்குத் தன்னிறைவுத் திட்டம்என்பது இந்தியாவிலேயே யாரும், கண்டும் கேட்டிராத வகையிலே இந்தத் திட்டம் இன்றைக்குப் புகுத்தப்பட்டிருக்கின்றது. இந்த நாடு சுதந்திரம் அடைந்து 35 ஆண்டு காலத்திலே எத்தனையோ ஆட்சிகள் வந்தன. எத்தனையோ அரசியல் கட்சிகள் இந்த நாட்டை ஆண்டிருக்கின்றன. திராவிட முன்னேற்றக் கழக அரசு........

மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் (திரு. துரை முருகன்): தன்னிறைவுத் திட்டத்திற்கும் இந்தச்சட்ட முன்வடிவிற்கும் என்ன பொருத்தம்? ஆகவே சட்டமுன்வடிவினை பற்றி மட்டும் பேசவேண்டும் என்று மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்களைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

திரு. சேலம் மு. ஆறுமுகம்: மாற்றுத் தலைவர் அவர்களே, தனி அதிகாரிகளைப் பொறுத்தவரையிலே அவர்கள் நேரடியாக இந்தத் திட்டத்தினை நிறைவேற்ற சந்தர்ப்பம் ஏற்பட்டிருக்கின்றது. (குறுக்கீடு) ஆகவேதான் தனி அதிகாரிகளை வைத்து இன்றையதினம் தன்னிறைவுத் திட்டம் என்பதைப் பொறுத்தவரையில் ஏழை கிராம மக்களுக்கும், நகரிலுள்ள அத்தனை வசதிகளையும் செய்து கொடுக்க வேண்டும் என்பதற்காக இந்தத் திட்டம் நாட்டிலே அறிமுகப்படுத்தப்பட்டிருக்கின்றது. இந்தத் தனி அதிகாரிகள் மூலம் அந்தத் திட்டத்தை உடனடியாக நிறைவேற்றுவதற்காக அவர்களுடைய பதவி காலத்தை நீட்டிக்க வேண்டிய கட்டாயமான சூழ்நிலை இருப்பதால் தற்போது இது அனைத்துத்தரப்பு மக்களாலும் வரவேற்கப்பட வேண்டிய ஒன்றாகும்.

தனி அதிகாரிகளின் தலைமையிலே இயங்கக்கூடிய நகராட்சிகள் சில இடங்களில் மக்களுக்கு குடிதண்ணீர் வசதி, சாலை வசதி, விளக்கு வசதி, சாக்கடை வசதி ஆகியவற்றைச் செய்யத் தவறுகின்றன என்ற அந்தமாதிரியான நிலைமை பற்றி என்னுடைய கருத்துக்களை எடுத்துச் சொல்வது என்னுடைய கடமை என்று கருதுகிறேன். அதைச் சொல்லத் தவறினால் மடமையை உடமையாக்கி கடமையை மறந்தவனாக ஆகி விடுவேன் என்பதால் அவற்றைச் சொல்வது என்னுடைய கடமை என்று சொல்லிக்கொண்டு இந்தத் தனி அதிகாரிகளுடைய பதவி

நீட்டிப்பு சட்டமுன்வடிவினை வரவேற்றுப் பேசுவதற்கு வாய்ப் பளித்த மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களுக் கும் மாற்றுத் தலைவர் அவர்களுக்கும் நன்றியைத் தெரிவித்து அமர்கிறேன்.

*திரு. எல். இளையபெருமாள் : மாண்புமிகு பேரவை மாற்றுத் தலைவர் அவர்களே, இன்று நம்முடைய மாண்புமிகு அமைச்சரவர்கள் கொண்டு வந்திருக்கின்ற—அதாவது ஓராண்டுக் காலத்திற்கு தனி அதிகாரிசளின் பதவிக் காலத்தை நீட்டிக்க வேண்டும் என்று கொண்டு வந்திருக்கின்ற மசோதாவினை ஒரு பக்கம் நான் வரவேற்றாலும் மறுபக்கம் எதிர்க்கிறேன். வர வேற்பதற்குக் காரணம் இந்த அரசு தாழ்த்தப்பட்ட மக்களுக்கும், மலைவாழ் மக்களுக்கும், பெண்களுக்கும் பிரதிநிதித்துவம் கொடுக்க வேண்டும் என்ற எண்ணம் கொண்டிருப்பதால் தான். ஆனால் அப்படிக் கொண்டு வருகின்றபோது அந்தந்தப் பகுதி களிலே உள்ள மக்கள் தொகை எவ்வளவு, அவர்களில் தாழ்த்தப் பட்ட மக்களின் ஜனத்தொகை எவ்வளவு என்பது பற்றி எல்லாம் தெளிவாகச் சொல்லப்படாத காரணத்தினால்தான் இன்று அவல நிலைமை ஏற்பட்டு அதுபற்றிப் பேசப்பட வேண்டிய நிலைமை களுக்கு இடம் கொடுத்துவிட்டதோ என்று நான் சந்தேகப்படு கிறேன். ஆகவே இனி வருங்காலத்திலே இதுபோன்ற குறைகளுக்கு இடம் கொடுக்காமல் ஆங்காங்குள்ள ஜனத்தொகை எவ்வளவு, அவர்களிலே ஆதி திராவிட மக்கள் எவ்வளவு பேர், பெண்கள் எவ்வளவு பேர், மலைவாழ் மக்கள் எவ்வளவு பேர் என்பதை எல்லாம் கவனத்தில் கொண்டு அதற்கான சட்டங்களையும் மற்ற வைகளையும் ஏற்படுத்த வேண்டும். மேலும் அந்தப் பிரச்சினை சம்பந்தமாகத்தான் இன்றைய தினம், மாநகராட்சி, நகராட்சி, ஊராட்சி போன்றவற்றிற்குத் தேர்தல் நடத்த முடியாத வகையிலே நீதி மன்றம் தடை வழங்கி இருப்பதன் காரணத்தால் தனி அதிகாரிகளின் பதவிக் காலத்தை நீட்டித்துக் கொடுப்பதைத் தவிர குறை சொல்ல வழியில்லை. ஆனால் அதே சமயத்தில் இந்தக் காலம் நீட்டித்துக்கொண்டே போய் இனி மேல் தேர்தலே வராதா என்று மக்கள் எண்ணக்கூடிய அளவுக்கு ஒரு அவல நிலையை ஏற்படுத்துகின்ற அளவுக்கு இடம் கொடுக்க மாட்டார்கள் என்று நான் நம்புகிறேன்.

அடுத்து சென்னை சுகாதாரத்தைப் பொறுத்தவரையிலே மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களிடத்திலே நான் கடந்த 2 வருஷ காலமாக வற்புறுத்துகிறேன். இங்கே அலுவலர்கள் தங்களுடைய கடமையைச் செய்தாலும் கூட அந்த அரசாங்க உத்தியோகஸ் தர்களுக்கு தனிப்பட்டவர்கள் ஆலோசனை கூறுகின்ற வகை யிலே ஆலோசனைக் குழுக்களை அமைக்க வேண்டும் என்று சொல்லி இருக்கிறேன். அமைச்சரவர்களும் அதுபற்றிக் கவனிப்பதாகச் சொன்னர்கள். ஆகவே எம்.எல்.ஏ. ஆக இருந் தாலும் சரி, எம்.பி. யாக இருந்தாலும் சரி அல்லது அரசியல்

கட்சித் தலைவர்களாக இருந்தாலும் சரி, தகுதி வாய்ந்த உறுப்பினர்களை அட்வைசரி மெம்பர்களாக வைத்து ஆலோசனைக் குழு அமைத்தால் தனி அதிகாரிகள் பல வேலைகளிலே தவறுகின்றபோது அவர்களுக்கு வேண்டிய ஆலோசனைகளை எடுத்துச் சொல்வதற்கு ஒரு சந்தர்ப்பம் கிடைக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். உண்மையாக தங்களுக்கு உள்ள சங்கடங்களைச் சொல்வதற்குச் சந்தர்ப்பம் கிடைக்கும். எனவே, அந்த அட்வைசரி கமிட்டியை நியமிக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

(மாலை 5-10.)

மேலும் சென்னை மாநகரத்தைப் பொறுத்த வரையில் 150 டிவிஷன்கள் இருக்கின்றன. ஆனால் ஒவ்வொரு டிவிஷனும் அமைந்திருக்கும் நிலையைப் பார்த்தால் அது தொடர்ச்சியாக வரவில்லை. என்னுடைய தொகுதியை எடுத்துக்கொண்டால் அதிலே 83, 84, 69, 65 என்று இப்படி வட்டங்கள் வருகின்றன. ஆகவே, இந்த நகரத்தில் உள்ள 14 தொகுதிகளை எடுத்துக் கொண்டால், ஒரு தொகுதிக்கு 1 முதல் 10 வட்டங்களையும், அதற்கு அடுத்த தொகுதிக்கு 11 முதல் 20 வட்டங்களையும் அதற்கு அடுத்து 21 முதல் 30 வரை உள்ள வட்டங்களையும் கொண்டு அமையும் ஒரு வரைமுறையை வைத்துக்கொண்டால், அது அதிகாரிகளுக்கும் சௌகரியமாக இருக்கும். அரசியல்வாதிகளுக்குத் தங்கள் தொகுதியில் உள்ள நிலைமைகளை எடுத்துச் சொல்ல சௌகரியமாக இருக்கும். இல்லை என்றால், 80வது வட்டம், 70வது வட்டம், 150வது வட்டம் என்று தொடர்ச்சியில்லாமல் இருந்தால் அது அதிகாரிகளுக்கும் கஷ்டமாக இருக்கும், பொதுமக்களுக்கும் தங்கள் பகுதியில் உள்ள குறைகளைச் சொல்வதற்குக் கஷ்டமாக இருக்கும். இதை மாற்றுவதற்கு அதிகாரிகளுடன் ஆலோசிக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

நம்முடைய சென்னை நகரத்திலே 5 லட்சம் மக்களுக்கு குடி தண்ணீர் கொடுப்பதற்கு 1920 ஆம் ஆண்டிலே அதற்கான திட்டத்தை தொடங்கினோம். இப்போது சென்னை நகரத்தில் 35 லட்சம் மக்கள் தொகை இருக்கிறது. இப்படிப்பட்ட நிலையில் நம்முடைய அமைச்சர் அவர்கள் இதிலே 100 கோடி ரூபாய் செலவு செய்தாலும், அது நல்ல காரியம் என்பது அமைச்சர் அவர்களுக்குத் தெரியும். இதைக் கவனித்துச் செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதைப் போல நகராட்சி, மாநகராட்சி மன்றங்களில் இப்போது மக்களால் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட ஒரு அமைப்பு இல்லாததனால், அவர்களுக்கு வேண்டிய பணத்தைக் கொடுத்து, அந்த தனி அதிகாரிகள் அந்தக் காரியங்களைச் செய்து முடிப்பதற்கு ஒரு குறிப்பிட்ட கால கெடுவைக் கொடுத்து அவற்றை நிறைவேற்றுவதற்கு வழி செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அவ்வாறு இல்லை என்றால் அந்தத் தனி அதிகாரிகள் மீது குறை சொல்லி பிரயோஜனம் இல்லை. அதனால் பலனும்

சட்டமன்றம் LEGISLATURE வாய்மையே வெல்லும் TRUTH ALONE TRIUMPHS

அளிக்காது. இந்த மன்றத்திலே ஆளுங் கட்சி, எதிர்க் கட்சி என்று கருத்துக்கள் சொல்வதற்கு சுவையாக இருக்குமே தவிர, அதனால் ஒன்றும் பயனில்லை. ஆகவே, அவர்கள் ஒன்றும் செய்ய முடியாத நிலையிலே இருக்கிறார்கள்.

சில நேரங்களில் சென்னை மாநகராட்சிக்கு கடிதம் எழுதினால், மாதக் கணக்கில் ஏன் ஆறு மாதங்கள் அல்லது ஒரு வருஷம்கூட அங்கே போய்ச் சேருவதற்கு ஆகிறது. இங்கே கோட்டையிலிருந்து, அங்கிருக்கக்கூடிய ரிப்பன் கட்டிடத்திற்குச் செல்வதற்கே ஆறு மாதங்கள் அல்லது ஒரு வருடம்கூட ஆகின்ற ஒரு அவல நிலை இருக்கின்றது. இந்த அவலநிலை இருக்குமேயானால் அதிகாரிகளை நாம் குறை சொல்லி என்ன பயன்? இதை அமைச்சர் அவர்கள் கருத்தில் கொள்ள வேண்டும். நான் ஒன்றை அமைச்சரிடம் சொன்னேன். உதாரணத்திற்கு ஒன்றைச் சொல்கிறேன். இங்கே இருக்கக்கூடிய சென்னை மாநகராட்சி உயர்நிலைப் பள்ளிகளிலே ஒரு வாட்ச்மேன், பியூன் போட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டேன். அமைச்சர் அவர்களும், நல்ல எண்ணத்தோடு செய்வதாக உறுதி அளித்தார்கள். ஒருசில இடங்களிலே போட்டிருந்தாலும், இன்னும் பல இடங்களில் அது அமலாக்கப்படவில்லை. என்ன காரணம் என்று தெரியவில்லை.

நான் கேட்டுக் கொள்வதெல்லாம் தோழர் சங்கரய்யா அவர்கள் சொன்னதைப் போல, இங்கே மன்றத்திலே இருக்கின்ற அரசியல் கட்சித் தலைவர்களையும், உறுப்பினர்கள் எல்லோரையும் நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன், அந்த சமுதாய மக்களுக்கு கொடுக்கவேண்டியதைக்கொடுக்க முடியாத காரணத்தினால், ஒன்றியத் தேர்தல்கள், ஊராட்சித் தேர்தல்கள் இல்லாத காரணத்தினால், அங்குள்ளபொது மக்கள் குறிப்பாக ஆதி திராவிட மக்கள் மத்தியில் ஒரு தவறான எண்ணம் இருப்பதால் அதைப் போக்குவதற்கு மாமன்றத்திலே உள்ள உறுப்பினர்களும், அரசியல் கட்சித் தலைவர்களும் இதிலே உடனடியாக தலையிட்டு, ஹைகோர்ட்டிலே இருக்கக் கூடிய ரிட் பெடிஷன்களை வாபஸ் பெறுவதற்கு சகோதரர் சங்கரைய்யா அவர்கள் சொன்னது போல், நானும் வேண்டுகோள் விடுக்கிறேன். சங்கரய்யா அவர்களுக்கு நான் நன்றி சொல்லக் கடமைப் பட்டிருக்கிறேன். அவர் கட்சியைச் சார்ந்தவர்கள் ஒருவர் கூட ரிட் பெட்டிஷன் கொடுக்கவில்லை என்று சொன்னார்கள். அதற்காக நான் அவர்களைப் பாராட்டுகிறேன். ஆனால், அதே சமயத்தில் நான் சொல்ல விரும்புவது, இந்த நகராட்சிகளிலே பதவிகள் கொடுத்தது மட்டும் போதாது, இப்போது கோயம்புத்தூர் மாநகராட்சியை உருவாக்கியிருக்கிறீர்கள். வெள்ளையன் ஆண்ட காலத்தில் சென்னை மாநகராட்சியைப் பொறுத்த வரையில், சமுதாய ரீதியாக ஒருவர் வரலாம் என்றதனால் தான் தாழ்த்தப்பட்ட மக்களுக்கு அந்த வாய்ப்பு கிடைத்தது. ஆனால், சுதந்திரம் பெற்ற பிறகு இரண்டு கார்ப்பரேஷன்களை நாம் உருவாக்கியிருக்கிறோம். ஒன்று மதுரை, மற்றொன்று

கோயம்புத்தூர். அவைகளிலும், இந்த இடத்தைக் கொடுப் பதற்கு முதல்வர் அவர்களையும், அமைச்சர் அவர்களையும் நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன். இதிலே அவர்களுக்கும் இட ஒதுக்கீடு செய்து, ஒரு நல்ல காரியத்தை செய்ய வேண்டும் என்று வற்புறுத்திக் கேட்டுக் கொள்ளக் கடமைப் பட்டிருக் கிறேன். நீங்கள் மேற்கொண்ட காரியத்தைப் பூரணமாகச் செய்ய வேண்டும். தைரியமாகச் செய்ய வேண்டும். செய்த காரியத்தை விட்டுக் கொடுக்கக் கூடிய அவல நிலையை உண் டாக்கக்கூடாது.

கடைசியாக நான் சொல்லிக் கொள்ள விரும்புவது என்ன வெனில், ஊராட்சி ஒன்றியங்களில் கமிஷனர்கள் இருக்கிறார்கள் கமிஷனர் மூலம் மனு கொடுக்க வேண்டும். ஒன்றியங்களின் வளர்ச்சிக்கு மத்திய மாநில அரசுகள் கொடுக்கும் பணத்தைக் கொடுக்க வேண்டும் என்று சொல்லியும், மனுக்கள் செய்தும் அரசிடம் சிபார்சு செய்யப்படாத அவல நிலை இருக்கிறது. இவற்றையெல்லாம் அமைச்சர் அவர்கள் கவனத்தில் கொண்டும் ஆவன செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். ஒரு ஆண்டு நீட்டிப்பு கேட்கிறார்கள், வேறு வழி இல்லை என்று சொல்கிறார்கள். ஆனால் மீண்டும் தேர்தல்களை ஒத்திப்போட நினைத்தால் மக்கள் தேர்தலையே மறந்து விடுவார்கள் என்ற அவல பெயர் வாங்காமல் இருக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டு இந்தச் சந்தர்ப்பத்தை அளித்ததற்காக நன்றி கூறி முடிக்கிறேன். வணக்கம்.

திரு. நன்னிலம் அ. கலையரசன் : மாற்றுத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டு வந்துள்ள நகராட்சி மன்றங்கள் (தனி அதிகாரிகள் நியமனம்) திருத்தச் சட்ட முன்வடிவை வரவேற்று இந்த நேரத்தில் மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் கூறியது போல் தனி அதிகாரிகள் பல்வேறு நல்ல காரியங்களைச் செய்து கொண்டிருந்த போதிலும் சில குறிப்பிட்ட மக்களுக்கு அத்தியாவசியமான பிரச் சினைகள் பொறுத்து அவர்கள் கீழ் இருக்கக் கூடிய அதிகாரிகளை வைத்து செய்கிற போது, அவர்கள் தவறு செய்ய நேரிடும் போது அவை நேரடியாக அரசாங்கத்தின் குறைகள் என்று சொல்லக் கூடிய அளவிற்கு சில சந்தர்ப்பங்கள் உருவாகி விடு கின்றன.

குறிப்பாக கும்பகோணம் நகராட்சியைப் பொறுத்த வரையில் அங்கே வாழக் கூடிய நகரசுத்தித் தொழிலாளர்கள் பழைய மீன் மார்க்கெட் அருகில் வாழ்ந்து கொண்டு வருகிறார்கள். ஏறத்தாழ 150 ஆண்டுக் காலமாக அந்த இடத்தில் வாழக் கூடியவர்களுக்கு எப்போதோ ஒரு முறை அந்த வீடுகள் கட்டிக் கொடுக்கப்பட்டு அவை இடிந்துவிடும் நிலையில் இருக்கின்றது. நகராட்சியில் இருக்கக் கூடிய என்ஜினியர்கள் கூட அந்தக் குடியிருப்புகளில் வாழக் கூடாது என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். அங்குள்ள அந்த நகரசுத்தித் தொழிலாளர்களிடமிருந்து மாதந் தோறும் பணம் பிடிக்கப்பட்டு வருகிறது. அப்படி பணம் பிடிக்கிற அந்த நிலையில் அங்கே இருக்கக்கூடிய நகரசுத்தித்

1982 மார்ச் 24] (திரு. நன்னிலம் அ. கலையரசன்)

தொழிலாளர்களுக்கு அவர்கள் அந்த குடியிருப்புகளில் வசிக்க கூடாது என்று என்ஜினியர்கள் சர்டிபிகேட் கொடுத்த பிற்பாடும் அவர்களுக்கு வேறு வீடுகள் கட்டித் தர வேண்டும் என்று விண் ணப்பித்தும் அந்தப் பணத்தைப் பிடிப்பது என்பது எப்படி முறையாகும்? முன்னாள் சட்டமன்ற உறுப்பினர் திரு. ராதா அவர்கள் கூட மாண்புமிகு தொழிலாளர் நலத்துறை அமைச்சர் அவர்களிடம் இந்த நகரசுத்தித் தொழிலாளர்களுக்கு குடிசை மாற்று வாரியத்தின் மூலம் வீடுகள் கட்டித்தர வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொண்டார்கள். கேள்வி நேரத்தில் அது பற்றிக் கேட்ட போது நிதி நிலை சரியாக இல்லாத காரணத்தினால் மிகப் பெரிய நகராட்சிகளில் தான் அத்திட்டம் முதன் முதலாக அமல் படுத்தப்படுகிறது என்றும் படிப்படியாக மற்ற இடங் களுக்கு அது வரும் என்றும் தொழிலாளர் நலத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். நான் மாண்புமிகு உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் அவர்கள் கவனத்திற்குக் கொண்டுவர விரும்பு வது என்னவெனில், குடிசை மாற்று வாரியம் மூலமாக அல்ல வீட்டு வசதி வாரியம் மூலமாக அந்தக் குடியிருப்புகளைக் கட்ட நிதி ஆதாரங்களை மையமாக வைத்து பெரிய நகராட்சிகள் அல்லது அடுத்தபடியாக இருக்கக் கூடிய நகராட்சிகளில் தான் கட்டி வருகிறார்கள். அந்த நகரசுத்தித் தொழிலாளர்கள் மக்களுக்குத் தேவையான காரியங்களில் ஈடுபட்டு, மக்களின் சுகாதாரத்திற்காக அவர்கள் பணியாற்றி வருகிறார்கள் என்பதை மனதில் வைத்து நகராட்சிகள் அல்லது ஊராட்சிகள் மூலம் அரசுக் கடன் கொடுத்து அந்த வீடுகளைக் கட்டிக் கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். குறிப்பாக மீன் மார்க் கெட்டில் வாழக் கூடிய அந்த மக்களுக்கு குடியிருப்புகள் கட்ட அந்த நகராட்சிக்கு சர்க்கார் கடன் உதவி செய்து தர வேண்டு மென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து, கும்பகோணத்திலுள்ள பஸ் ஸ்டான்டின் நான்கு பக்கங்களிலும் கோவில்கள் இருக்கின்றன. பஸ் வருவதற்கும் போவதற்கும் அதிக இடையூறாக இருக்கிறது என்பதால் ஒரு புது பஸ் ஸ்டான்ட் அமைக்க ஒரு இடத்தை தேர்வுசெய்தார்கள். ஆனால் இது வரை அந்த இடத்தில் பஸ் ஸ்டான்ட் அமைய நடவடிக்கை எடுக்கப்படவில்லை. புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் ஆட்சிக் காலத்தில், அவர்கள் பிறந்து வாழ்ந்த ஊரான கும்ப கோணத்தில் அந்த புது பஸ் ஸ்டான்டை அமைப்பதற்கான ஆக்க பூர்வமான நடவடிக்கைகளை எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதே போல் கோவலன் கண்ணகி நடந்து வந்த காவிரி வடகரையில் நகராட்சி சார்பாக ஒரு உயர்நிலைப் பள்ளியும் கிடையாது. தனியார் பள்ளிதான் இருக்கிறது. அங்கே இருக்கக் கூடிய காமராஜ் நடுநிலைப் பள்ளியை உயர்நிலைப் பள்ளியாக நடப்பு ஆண்டில் மாற்றிக் தரவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள் கிறேன்.

வாய்மையே வெல்லும் TRUTH ALONE TRIUMPHS

(திரு. நன்னிலம் அ. கலையரசன்) [1982 மார்ச் 24

அதே போல் இன்று சட்டமன்ற உறுப்பினர்களுக்கும், மேலவை உறுப்பினர்களுக்கு ஹைவேஸ் டி.பி., பி.டபிள்யூ.டி. டி.பி. ஆகியவற்றில் சலுகை வழங்கப்படுகிறது.

(மாலை 5-20)

ஆனால், நகராட்சி, மாநகராட்சி பயணிகள் விடுதிகளாக இருந்தால், அங்கே சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள், மேலவை உறு பினர்களிடம் முழுக் கட்டணம் வசூல் செய்யக் கூடிய ஒரு நிலை இருக்கிறது. ஆகவே, நம்முடைய உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன். சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள், மேலவை உறுப்பினர்கள் பி.டபிள்யூ.டி., ஹைவேஸ் பங்களாவில் தங்கினால், ஏந்த அளவுக்குச் சலுகைக் கட்டனம் வசூலிக்கப்படு கிறதோ, அந்த விதிப்படி எங்களுக்கும் வசூலிக்க வேண்டும் என்ற ஒரு உத்தரவைப் போட வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள் கிறேன்.

அதே போல், கும்பகோணம் நகரத்தில், கொசு, கும்ப கோணம் கொசு என்று சொன்னால், மிகவும் பிரசித்தி பெற்ற கொசுவாகும். இதைத் தடுக்க, அந்த ஊரில் பாதாள சாக் கடைத் திட்டம் ஒரு பகுதியிலே அமுல் படுத்தப்பட்டு, மீதி யிருக்கக் கூடிய பகுதியிலே அமுல் படுத்தப்படாமல் இருக்கிறது. அதை வருகிற ஆண்டிலே, அமுல்படுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். இந்தக் கோரிக்கையை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் அந்த நகரத் திலே வசித்ததால், அதற்கு முன்னுரிமை கொடுத்து, இதைச் செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொண்டு, வாய்ப்பளித்த பேரவைத் தலைவர் அவர்களுக்கு நன்றி கூறி, முடித்துக்கொள் கிறேன். வணக்கம்.

திரு. எம். ஆறுமுகம்: மாண்புமிகு பேரவை மாற்றுத் தலைவர் அவர்களே, மாநகராட்சி, நகராட்சி முதலியவைகளின் தனி அதிகாரிகள் பதவி காலத்தை ஓராண்டு நீட்டிக்கப் பட வேண்டுமென்ற சட்டமுன்வடிவை தவிர்க்க முடியாமல் ஆதரித்தாலும் கூட, தனி அதிகாரிகளின் பதவிக் காலத்தை ஓராண்டு காலம் நீடிக்கப்படுவதால், தேர்தல் நடைபெறாமல், அங்கே மக்களால் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட பிரதிநிதிகள் இல்லாத காரணத்தினால், அந்தப் பகுதிகளிலே இருக்கக்கூடிய பல்வேறு பிரச்னைகளை எடுத்துச் சொல்ல முடியாமல் , அந்தப் பிரச் னைகளுக்கு ஒரு பரிகாரம் காண முடியாமல் இருந்து கொண் டிருக்கிறது. அரசாங்கத்தாலே அமைக்கப்பட்டிருக்கக்கூடிய அல்லது மாநகராட்சி, நகராட்சியாலே ஏற்படுத்தப்பட்டிருக்கக் கூடிய மக்கள் குழுக் கூட்டங்கள் நடப்பதில்லை. சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் கூடி பல்வேறு பிரச்னைகளைப் பற்றி மக்கள் குழுவிலே விவாதித்து, முடிவெடுக்க வேண்டுமென்று

சொன்னாலும் கூட, அந்த மக்கள் குழு கூடுவதே இல்லை. அத்தகைய சூழ்நிலை இருந்து கொண்டிருக்கிறது. அப்படியே மக்கள் குழு கூடினாலும்கூட, அந்தக் குழுவிற்கு அதிகாரம் இல்லாத காரணத்தினால், எடுக்கக்கூடிய முடிவுகளை அமுல் படுத்த முடியாத சூழ்நிலை இருக்கிறது. எனவே, நான் அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக் கொள்வதெல்லாம், மக்கள் குழு மாதத்திலே ஒரு முறை கூடி, அதிலே எடுக்கக்கூடிய முடிவுகளை அதிகாரிகள் உடனுக்குடன் அமுல்படுத்த வேண்டும். செயல்படுத்த வேண்டுமென்று உத்தரவிட வேண்டுமென்று நான் இந்த நேரத்திலே கேட்டுக் கொள்கிறேன். இதிலே நிறைவேற்றப்படும் முடிவுகள் நடைமுறைப் படுத்தப்பட வேண்டும்.

இப்போது பல யூனியன்களிலே தன்னிறைவுத் திட்டம் நடை பெற்றுக்கொண்டிருக்கிறது. தன்னிறைவுத் திட்டத்தின் கீழ் அந்தப் பகுதிகளிலே நடைபெறக்கூடிய பல்வேறு வேலைகளைப் பற்றி, இப்படிப்பட்ட மக்கள் குழுக்கள் கூடி, சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் அவைகளிலே அங்கம் வகித்து, எந்த எந்த வேலைகளை எடுத்துக்கொள்ளலாம் என்பது பற்றி அவர்களிட மிருந்து ஆலோசனை பெறப்பட்டு, நடைமுறைப்படுத்தப் பட்டால்,நிச்சயமாக அந்த வேலைகள் முறையாக, ஒழுங்காக நடைபெறுவதற்கு உதவிகரமாக இருக்கும். எனவே, மக்கள் குழுவைக் கூட்டுவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டும் என்று இந்த நேரத்திலே கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

எனக்கு முன்னாலே பேசிய தோழர் சங்கரய்யா அவர்கள் குறிப்பிட்டதைப்போல, இதற்கு முன்னாலே கொண்டுவந்த சட்டமுன்வடிவில் அரிசனங்களுக்கும் அதேபோல் பெண் களுக்கும் இட - ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டதை இந்தியக் கம்யூனிஸ்ட் கட்சியும், வரவேற்பதாக இருந்தாலும்கூட, அது சம்மந்தமாக எங்களைப் பொறுத்தவரையில் எந்தத் தோழரும் வழக்கு மன்றத்திற்கு போகவில்லை. எனவே, மதிப்பிற்குரிய தோழர் சங்கரய்யா சொல்லக்கூடிய கருத்தின் அடிப்படையில், சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள், அவர்களைச் சார்ந்திருக்கக் கூடியவர்கள்கூட இப்படிப்பட்ட வழக்குகள் சம்மந்தமாக வழக்கு மன்றத்திற்கு சென்றிருந்தால், அப்பேர்ப்பட்ட வழக்குகளை உடனடியாக வாபஸ் பெறச்செய்து, தேர்தல் நடை பெறுவதற்கு உறுதுணையாக இருப்பதற்கு ஒத்துழைக்க வேண்டு மென்று நான் இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில், திரு. சங்கரய்யா, அவர்கள் சொன்னதைப்போலவே இந்திய கம்யூனிஸ்ட் கட்சியின் சார்பாக கேட்டுக்கொள்ள கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

கோவை மாநகராட்சியைப் பொறுத்தவரையில் ஒரு ஆண்டுக் காலத்திற்குப் பதவிக் காலத்தை நீட்டிப்பதற்காக சட்டமுன்வடிவு கொண்டுவரப்பட்டிருக்கிறது. கோவை மாநகராட்சியானதற்குப் பின்னர் அமைச்சர் அவர்கள் பல்வேறு கட்டங்களிலே கோவைக்கு சுற்றுப்பயணம் செய்திருக்கிறார்கள்,

இருந்தாலும் அங்கே பணியாற்றக் கூடிய அதிகாரிகள் அலுவலர்கள் ஆட்சிக்குக் கெட்டப்பெயர் ஏற்படுத்தக் கூடிய முறையிலே தவறான காரியங்களிலே ஈடுபடுகின்றார்கள். ஆளுகின்ற ஆட்சியும், அமைச்சர் அவர்களும் அதுகுறித்து நடவடிக்கை காலா காலத்திலே எடுத்தால்தான் தவறுகளைக் கண்டிக்க முடியும். கோவை மாநகராட்சியின் தனி அதிகாரி—நவம்பர் 28-ம் தேதி இந்திய கம்யூனிஸ்ட் கட்சியும், மார்க்சிஸ்ட் கம்யூனிஸ்ட் கட்சியும் சேர்ந்து—மாநகரத்திலே உள்ள பல்வேறு பிரச்சினைகளைப் பற்றி—குடிநீர்வசதி, சாலைவசதி, விளக்கு வசதி போன்றவை செய்து தரப்படவில்லை—எடுத்துச் சொல்லியும் கூட உடனடியாக கவனிக்கவேண்டுமென்று ஆயிரக் கணக்கான மக்களைத் திரட்டி மகஜர்கள் கொடுக்கப்பட்டும்கூட அது சம்பந்தமாக எந்த நடவடிக்கையும் எடுக்கப் படவில்லை. நாங்கள் நடத்தியது மட்டுமல்ல, பல்வேறு இடங்களிலே மாநகராட்சிக்குட்பட்ட பிரச்சினைகள் பற்றி குழுக்கள் குழுக்களாக போராட்டங்கள் நடைபெற்றுக்கொண்டிருக் கின்றன. சாலைகளைப் பழுதுபார்க்க வேண்டுமென்று சொல்லியும்கூட நடவடிக்கை எடுக்கப்படவில்லை. வேலாண்டிபாளையம், பாப்பநாயக்கன்பாளையம், சௌரி பாளையம், ஆவரம்பாளையம், பீளமேடு, கணபதி, பார்த்தி ரோடு ஆகிய பகுதிகளில் சாலைகள் மோசமாக இருக்கின்றன. அவற்றைப் பழுது பார்க்கவேண்டுமென்று தனி அதிகாரியிடம் சொல்லியும்கூட இதுவரை நடவடிக்கை எடுக்கப்படவில்லை. அதுபற்றி மாவட்ட அபிவிருத்தி கவுன்சில் கூட்டத்திலே சட்ட மன்ற மேலவை உறுப்பினர் எடுத்துச் சொல்லியிருக்கிறார். நானும் திரு. சின்னராஜ் அவர்களும் எடுத்துச் சொல்லியும்கூட தனி அதிகாரி மாவட்ட அபிவிருத்திக் கவுன்சில் கூட்டத்திற்கு வருவதில்லை, கலந்துகொள்வதில்லை என்ற நிலைமை இருக் கிறது. பிரச்சினைகளை எடுத்துச் சொல்கிறபோது அதிகாரிகள் இல்லாத நிலையில் எப்படி நடவடிக்கை எடுக்க முடியும்? அந்தக் கூட்டத்திற்கு கண்டிப்பாக அவர் வரவேண்டும், கோரிக்கைகளை கேட்டு நிறைவேற்றவேண்டும் என்று சொல்லித் தீர்மானம் அந்தக் கூட்டத்திலே போட்டும் இன்னும் வேலைகள் நடைபெறவில்லை.

அங்கே வெயில் காலமாக இருப்பதால் குடிநீர் பற்றாக் குறை கடுமையாக இருக்கிறது பீளமேடு, சிங்காநல்லூர் பகுதியிலே, கணபதி போன்ற பகுதிகளிலே, சிறுவாணி தண்ணீர் இல்லாத நிலையில் வண்டிகளிலே கொண்டுபோய் தண்ணீர் கொடுக்கக்கூடிய நிலை இருக்கிறது. ஒரு வண்டிக்கு 15 ரூபாய் கொடுக்கக்கூடிய அவல நிலை இருக்கிறது. சிறுவாணி தண்ணீர் விரிவாக்கப்படாத பல பகுதிகளுக்கும்—அந்தப் பகுதி களில் உள்ள மக்கள் அவதிப்படுகிறார்கள்—சிறுவாணித் தண்ணீரை விரிவாக்கவேண்டும், அங்கே தண்ணீர் கொண்டு சென்று விநியோகம் செய்ய ஏற்பாடுகள் செய்யப்பட வேண்டும்.

கொசுத் தொல்லைகள் கடுமையாக அந்தப் பகுதிகளிலே இருக்கின்றன. சாக்கடைகள் தேங்கியிருக்கின்றன. அம்மன் குளம் பகுதியில் ஆயிரக்கணக்கானவர்கள் வாழுகிறார்கள், அங்கே சாக்கடை வசதியில்லாததால் சாக்கடை தேங்கி கொசுத் தொல்லைகள் ஆளையே தூக்கிச் செல்லக்கூடிய அளவுக்கு இருக்கிறது. மாநகராட்சியிலிருந்து மருந்துகள் அடித்தாலும் கொசுக்கள் சாவதில்லை, அதற்கு மாறாக அதிகரிக்கக்கூடிய முறையிலே இருந்துவருகிறது. கொசுக்களின் தொல்லைகளை ஒழிக்க அதிகாரிகள் நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும். அமைச்சர் அவர்கள் அதைக் கண்காணிக்கவேண்டும்.

மின்சார விளக்குகளைப் பொறுத்தவரையில் பல்வேறு பகுதிகளிலே தெரு விளக்குகள் எரியவில்லை, குழல் விளக்குகளை மாற்றவேண்டுமென்று எடுத்துச் சொல்லியும் கூட அது சம்மந்தமாக நடவடிக்கை எடுக்கப்படவில்லை.

மாநகராட்சியில் பணியாற்றக்கூடிய அலுவலர்கள் தங்களுடைய கடமைகளைச் சரிவர நிறைவேற்றுவதில்லை. இதனால் அரசாங்கத்திற்குக் கெட்ட பெயர் ஏற்படுகிற நோக்கத்துடன் நடந்துகொள்கிறார்கள். அப்படிப்பட்ட செயல்களைக் களைவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

கோவை மாநகராட்சியைப் பொறுத்தவரைக்கும் தொழில் வளர்ச்சி அதிகமாக உள்ளபகுதி, பஞ்சாலைத் தொழிலும், என்ஜினியரிங் தொழிலும் அதிகமாக உள்ள பகுதியாக இருக்கிறது. அங்கே வரியை வசூலிப்பது இல்லை என்ற கருத்து இருக்கிறது. அதிகாரிகளின் மெத்தனப் போக்கும் அலுவலர்களின் மெத்தனப்போக்கும் வரி வசூல் நடவடிக்கையைத் தடைப்படுத்துவதாக இருக்கிறது. அப்படிப்பட்டவர்கள் மீது அமைச்சர் அவர்கள் நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். 15, 16 ஆண்டுகளுக்கு முன்பு: . . .

(மாலை 5-30)

மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் (திரு. துரைமுருகன்) : உறுப்பினர் சுருக்கமாக பேசவேண்டும், மானியக் கோரிக்கையிலே பேசுவதைப் போல விரிவாக பேசக் கூடாது.

திரு. எம். ஆறுமுகம் : மாற்றுத் தலைவர் அவர்களே, 15, 20 ஆண்டுகளுக்கு முன் இருந்த அளவிலேயே துப்புறவுப் பணியாளர்கள் இருந்து வருகிறார்கள். இதனால் குப்பை கூளங்கள் அதிகமாக அகற்றப்படாமல் இருக்கின்றன. ஆகவே அதிக அளவில் துப்புறவு பணியாளர்களை கொடுக்கவேண்டுமென்று சொல்லி தவிர்க்கமுடியாத காரணத்தால் இந்தச் சட்ட முன்வடிவை வரவேற்று முடிக்கிறேன்.

திரு. பாபு ஜனார்த்தனன் : மாண்புமிகு பேரவை மாற்று தலைவர் அவர்களே, இன்றையதினம் நகராட்சி மன்றங்கள் தலைவர்கள் பதவி நீடிப்பு, சென்னை மாநகராட்சி தலைவர் பதவி நீடிப்பு, கோவை மாநகராட்சி தலைவர் பதவி நீடிப்பு என்று ஓராண்டிற்கு நீடிக்கப்பட்டிருக்கிறது. தேர்தல் நடை பெறாத நிலையில் இந்த நீடிப்பை கொடுக்க வேண்டிய நிலைமை அரசுக்கு ஏற்பட்டிருக்கிற காரணத்தால் இந்தச் சட்டமுன்வடிவை கொண்டு வந்திருக்கிறார்கள்.

ஆட்சியாளர்கள் தொட்டது துலங்கவில்லை, தொடாதது எதுவும் இல்லை என்று அண்ணா அவர்கள் சொன்னதைப் போல நகராட்சி மன்றங்கள், ஊராட்சி ஒன்றியங்கள், ஊராட்சிகள் முதலியவற்றை கலைத்து விட்டு எல்லாவற்றையும் தனி அதிகாரிகளால் நிர்வகிக்கப்பட்டு வருவதை சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் உணர்ந்து தான் இருக்கிறோம். இந்தத் தலைவர்கள் பதவி நீட்டிப்பு, நம்முடைய மாற்றுத் தலைவர் அவர்கள் எத்தனையாவது தடவை என்று சொல்வார்கள். பலமுறை நீட்டித் திருக்கிறார்கள். தேர்தல் நடைபெறுமா, நடைபெறாதா என்ற எண்ணம் நாட்டு மக்கள் அனைவருக்கும் வந்திருக்கிறது. சட்ட மன்ற உறுப்பினர்கள் அனைவரும் தங்களுடைய மனசாட்சியை தொட்டுப்பார்த்தால் தேர்தல் நடைபெறாது என்பதை அறிவார்கள். ஊராட்சித் தேர்தல் நடந்த பிறகு தான் நகராட்சி தேர்தல்கள் நடை பெறும் என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். ஊராட்சிகள் தலைவர் தேர்தல், ஊராட்சி ஒன்றியத் தலைவர்கள் தேர்தல் அனைத்தும் இன்றைக்கு உயர் நீதி மன்றத்தில் இருக்கிறது. அதனுடைய சட்டத் திட்டங்களினுடைய பிரிவுகளிலே நலிந்த பிரிவினர்களுக்கு ஒரு இடமும், ஆதிதிராவிடர்களுக்கு ஒரு இடமும், மகளிர்களுக்கு ஒரு இடமும் என்று ஒரு குறிப்பிட்ட பகுதியை அவர்களுக்கு நிர்ணயித்து விட்டிருக்கிற காரணத்தால் மக்களுடைய பண்டமென்டல் ரைட்ஸ் பாதிக்கப்படுகிற அடிப் படையிலே அந்த பகுதியில் தனக்கு நிற்கிறவாய்ப்பு இல்லை என்று உயர்நீதிமன்றத்திலே வழக்கு தொடுத்திருக்கிறார்கள். இப்படி வழக்கு தொடுத்திருக்கிற காரணத்தாலே அந்த வழக்கு எப்போது முடியும், உயர் நீதிமன்றத்திலே வழக்கு முடிந்தாலும், உச்ச நீதிமன்றத்திற்கு அவர்கள் செல்கிற நிலைமையிலே இருக்கிற காரணத்தால் ஊராட்சிகளுக்கு தேர்தல் நடைபெறுமா ? ஊராட்சி ஒன்றியங்களுக்கு தேர்தல் நடைபெறுமா ? இந்த தேர்தல்கள் நடந்த பிறகு நகராட்சி, மாநகராட்சிகளுக்கு தேர்தல் நடைபெறுமா என்ற நிலைமை ஏற்பட்டிருக்கிறது. இந்த நிலையிலே ஒரு யோசனையை ஆட்சியாளர்களுக்கு தெரிவிப்பது என்னுடைய கடமையாகக் கருதுகிறேன். நாட்டிலே இருக்கிற அத்தனை பேர்களும், கிராமத்தில் கேள்வி கேட்பாரற்ற நிலையிலே ஊராட்சித் தலைவர் இல்லாததால், ஊராட்சி மன்ற உறுப்பினர்கள் இல்லாத காரணத்தாலும் அங்கே இந்த நிலைமைளைச்சரிசெய்து அதற்கு பிறகு நகராட்சித் தேர்தல் நடைபெறு

என்று குறிப்பிட்டிருக்கிறதாலே குறிப்பிட விரும்புகிறேன். இந்த தேர்தல் நடை பெறாது என்ற நிலைமை இருக்கிறது. நம்முடைய மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் சென்னை மாநகராட்சியில் பல பகுதிகளுக்குச் சென்று காரியங்கள் செய்கிறோம் என்று சொல்கிறாரே தவிர அங்கே பல டிவிஷன்களில் குறைகளைப் பார்க்கிறபோது இவைகளை நிவர்த்தி செய்ய முடியுமா என்ற எண்ணம் தான் வருகிறது. 'ஏக் தின் கா சுல்தான்' என்பது போல அவர்கள் ஒருவரே ஆட்சி செய்து மக்களிடத்திலே மனு பெற்று அவைகளை நிவர்த்தி செய்வது என்பது நடக்கமுடியாத காரியம். மக்கள் குறைகளைத் தீர்க்க வேண்டுமென்ற நல்ல எண்ணத்திலே கூட அமைச்சர் அவர்கள் சென்றிருக்கலாம். நகராட்சியில் குடி தண்ணீரிலே டிரேயினேஜ் கழிவுநீர் கலந்து பல விபத்துகள் ஏற்பட்டு, அவைகள் ஒத்தி வைப்புத் தீர்மானங்களில் கூட வந்திருக்கிற நிலைமைகள் எல்லாம் நகராட்சியினுடைய நிர்வாகத்தில் இருக்கிறது. ஆனால், மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் நகராட்சித் தேர்தலையாவது நடத்தி விடுவதற்கு யோசனை செய்ய வேண்டும். இன்றையதினம் நலிந்த பிரிவினருக்கு, ஆதி திராவிட மக்களுக்கு, மகளிருக்கு என்று பிரிக்கப்பட்ட அந்தப் பகுதிகளிலே ஒதுக்காமல், அவர்களை நிறுத்துவதற்கான வாய்ப்பு இருந்தால், அவர்கள் தேர்தலில் நிற்க ஏற்பாடு செய்து, அப்படி நிற்பதற்கு வாய்ப்பில்லாமல் இருந்தால், கோ ஆப்ட் செய்கிற முறையிலே ஏற்பாடு செய்யலாம். நகராட்சிகளிலே, நலிந்த பிரிவினரை, ஆதி திராவிடரை, மகளிரை கோ ஆப்ட் செய்து, ஜனநாயகத்தை காப்பாற்ற மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் முன் வர வேண்டும். ஊராட்சி ஒன்றியத் தேர்தல்கள் நடந்து முடிந்த பிறகுதான், இதற்கான தேர்தல்கள் நடைபெறும் என்ற நிலைமையை ஏற்படுத்தாமல், உடனடியாக மாநகராட்சி மக்களுடைய நன்மையைக் கருதி, வசதியைக் கருதி, சுகாதார வசதியைக் கருதி, பாதை வசதிகளைக் கருதி, தேர்தலை நடத்த வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

அமைச்சர் மனதிலே இன்னொன்றும் நினைத்துக் கொண்டிருக்கலாம். சென்னை மாநகராட்சி மக்களைச் சந்தித்து, ஓராண்டுகாலம் அவர்கள் குறைகளை எல்லாம் கேட்டுக் கொண்டிருந்தால், மக்கள் அனைத்திந்திய அண்ணா தி. மு. க. உறுப்பினர்களை மாநகராட்சிக்குத் தேர்ந்தெடுப்பார்கள் என்ற நப்பாசை கூட அவருக்கு இருக்கலாம். நான் சொல்கிறேன். ஒரு மாவட்டத்தில் செயலாளராக இருக்கிறேன் என்ற முறையில் சொல்கிறேன், இன்னும் சொல்லப் போனால் சவாலாகச் சொல்கிறேன், அவர் என்னதான் கட்டெறும்பாகப் பாடுபட்டாலும், நிச்சயமாக சென்னை மாநகராட்சியை அ. இ. அ. தி. மு. க. கைப்பற்றாது. அந்த எண்ணம் இருந்தால், தயவு செய்து அந்த எண்ணம் வேண்டாம். அதற்காகத்தான் நகராட்சித் தேர்தலை இப்பொழுது நடத்தாமலிருந்தால், உடனடியாக நகராட்சித் தேர்தலை நடத்துவதற்கு ஆவன செய்ய வேண்டுமென்று கூறி முடித்துக் கொள்கிறேன்.

*திரு. ப. வெங்கடசுப்பிரமணியம் : பேரவைத் மாற்றுத் தலைவர் அவர்களே, தமிழ்நாடு நகராட்சி மன்றங்கள், சென்னை, கோவை மாநகராட்சி மன்றங்களுடைய திருத்தச் சட்ட முன் வடிவுகளை வரவேற்று நான் என்னுடைய கருத்துக்களைக் கூற லாம் என்று கருதுகிறேன். ஜனநாயக முறை, மக்களாட்சி முறை மலர வேண்டுமென்றால், உள்ளாட்சி மன்றங்கள் நல்ல முறையில் பணியாற்ற வேண்டும். இந்தத் துறையின் அமைச்சர் அவர்கள் பொது மக்களுக்கு எப்பொழுதும் பாடுபடக்கூடிய வகை யில் நல்ல முறையில் பணியாற்றி வருகிறார்கள். அந்த அமைச் சருடைய தலைமையின் கீழ் உள்ள இந்த உள்ளாட்சித் துறையில் ஜனநாயகம் என்கின்ற தோட்டத்திலே ஆயிரம் மலர்கள் மலரட்டும் அடிப்படை மக்களாட்சி மலரட்டும் என்ற நல்ல கருத்துக்களின் அடிப்படையில் அவர்கள் அன்றாடம் ஒவ்வொரு வட்டத்திற்குச் சென்று குறைகளைக் கேட்டு, அதன் மூலம் அந்தப் பகுதி மக்களுடைய குறைகளைத் தீர்க்க பாடுபட்டு வருகிறார்கள். அந்த முறையில் என்னதான் அமைச்சர் அவர்கள் முனைப்பாகச் செயல்பட்டாலும், மாநகராட்சிகளிலும் அல்லது நகராட்சிகளிலும் உள்ள தனி அதிகாரிகளுடைய எதேச்சாதிகார போக்கினால் பல நேரங்களில் தவறுகள் நேர வாய்ப்புகள் இருக் கின்றன. அந்தத் தவறுகளைத் தவிர்க்க நகராட்சி மன்ற அல்லது மாநகராட்சி மன்ற தனி அதிகாரிகளுக்கு முறையான ஆலோசனை குழு அமைக்கப்பட்டு, அந்த ஆலோசனைக் குழுக் கூட்டங்களில் தனி அதிகாரிகள் கலந்துக் கொண்டு, மாநகராட்சி உறுப்பினர் களைப் போல், இந்த ஆலோசனைக் குழு உறுப்பினர்களுக்கு தீர்மானங்கள் நிறைவேற்ற அதிகாரங்கள் அளித்து, அந்த ஆலோ சனைக் குழுக் கூட்டங்களை நடத்த ஆவன செய்ய வேண்டு மென்றும் நம்முடைய அமைச்சர் அவர்களை விரும்பி வேண்டி கேட்டுக் கொள்கிறேன். அதன்மூலம், தனி அதிகாரிகள் தவறு கள் இழைக்க வழியில்லாமல், செக்ஸ் அன்ட் கவுன்ட்டர் செக்ஸ் (Checks and Counter Checks) என்ற வகையில், அவர் களுடைய அதிகாரங்களைக் கட்டுப்படுத்த, மட்டுப்படுத்த வாய்ப் பிருக்கும். அதனை அமைச்சர் அவர்கள் பரிவோடு கவனிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

நகராட்சி மன்றங்களுக்குத் தன்னிறைவுத் திட்டத்தை விரிவு படுத்தியதற்கு இந்த நேரத்திலே நம்முடைய அமைச்சர் அவர் களுக்கு நன்றி தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். இத் திட்டத்தின் கீழ் காஞ்சீபுரம் நகராட்சியை அபிவிருத்தி செய்ய ரூ. 249 இலட்சங்களுக்குத் திட்டங்கள் தீட்டப்பட்டு அரசுக்கு அனுப்பப் பட்டிருக்கின்றன. அந்தத் திட்டங்களை செயல் படுத்த முனைய வேண்டுமென்று இந்த நேரத்திலே விரும்பி வேண்டிக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்ததாக, நகராட்சி மன்ற ஆலோசனைக் குழுக் கூட்டங் களை மாதத்திற்கு ஒரு முறையாவது கூட்டுவதற்கு அந்தத் தனி அதிகாரிகள் பணிக்கப்பட வேண்டும். அந்த ஆலோசனைக் குழுக் கூட்டத்திலே எடுக்கப்படுகின்ற முடிவுகள் நல்ல முறையிலே

செயல்படுகிறதா என்பதையும் மேல் நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்படுகிறதா என்பதையும் கண்காணிக்க அரசு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று இந்த நேரத்திலே விரும்பி வேண்டிக் கேட்டுக் கொள்கிறேன். மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் உள்ளாட்சித் துறை தேர்தல்களை நடத்த முனைந்தார். பெண்களுக்கும் தாழ்த்தப்பட்டவர்களுக்கும் இட ஒதுக்கீடு செய்து இந்தியாவில் வேறு எந்த மாநிலத்திலும் நினைத்துப் பார்க்காத நல்ல திட்டத்தை தமிழகத்தில் செயல் படுத்த ஆணை பிறப்பித்தார். இந்தச்சிறப்பான திட்டத்தைச் செயல் படுத்த முனைந்த மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்களுக்கு நன்றியையும் பாராட்டுதல்களையும் தெரிவித்துக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். மற்ற மற்ற துறைகளில் உள்ளதைப்போல இந்த மாநகராட்சித் துறையிலும், நகராட்சித் துறையிலும் தனி அதிகாரிகள் நடவடிக்கை முறையாகப் பரிசீலிக்கப்படாத காரணத்தால் அரசினுடைய பல திட்டங்கள் தோல்வியடையக்கூடிய வாய்ப்புகள் இருக்கின்றன. இக் குறை பாடுகளைத் தவிர்க்க நம்முடைய அமைச்சரவர்கள் பரிவுடன் கவனித்து அதற்கான ஏற்பாடுகளைச் செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

(மாலை 5–40)

நகராட்சிகளில் தன்னிறைவுத் திட்டத்தைச் செயல்படுத்துகின்றபொழுது அதற்கென்று தனியாக அலுவலர்களையும், பொறியாளர்களையும், ஆணையாளரையும் நியமித்து அந்தத் துறையை மேற்பார்வையிடச் செய்வதற்காக ஒரு ஆலோசனைக் குழுவையும் நியமித்து அந்தத் திட்டம் முறையாகச் செயல்படுவதற்கான நடவடிக்கைகளை எடுக்கும்படி கேட்டுக் கொண்டு இந்தச் சட்ட முன்வடிவுகளை வரவேற்று அமைகிறேன். வணக்கம்.

திரு. கு. பாலன்: பாயின்ட் ஆஃப் ஆர்டர் சார். மாற்றுத் தலைவரவர்களே, தற்போது மானியக் கோரிக்கைகள் நடைபெறுகின்ற நேரத்தில் மாலை நேரங்களில் உறுப்பினர்கள் கலந்து கொள்கிறார்கள். அவர்களுக்கு மாலை நேரத்தில் கலந்து கொள்வதற்காக எந்தவிதமான அலவன்சும் கிடையாது. மாலை நேரத்தில் ஸ்வீட், காரம், காப்பி கொடுத்தார்கள். ஆனால் இன்றைக்கு வெறும் காப்பி மட்டும்தான் கொடுத்தார்கள். நாளைக்கு வெறும ஐஸ் வாட்டரோடு விட்டு விடுவார்கள்போல் தெரிகிறது.

மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் (திரு. துரை முருகன்.) ந்தப் பசியான வேண்டுகோளையேற்று உங்களுக்கு இன்னும் அரை மணி நேரத்தில் பொங்கல் வடை கொடுக்குமாறு நான் ஆணையிடுகிறேன்.

திரு. பெ. திருமாறன்: நான் தற்பொழுதுதான் பொங்கல் வடை சாப்பிட்டு விட்டு வந்தேன். பொங்கல் வடை கொடுக்கப்படுகிறது. ஆகவே, உறுப்பினரவர்கள் சென்று சாப்பிடலாம்.

திரு. ந. சிவஞானம் : மாண்புமிகு மாற்றுத்தலைவரவர்களே, மாண்புமிகு உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சரவர்கள் கொண்டு வந்திருக்கின்ற சட்ட முன்வடிவுகளைப் பற்றிச் சில கருத்துக்களைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். இப்பொழுது நம்முடைய அமைச்சரவர்கள் தனி அதிகாரிகளின் பதவிக் காலத்தை ஓராண்டுக் காலத்திற்கு நீட்டிப்பது பற்றிக் கொண்டு வந்திருக்கிறார்கள். இது தேவையில்லை. ஆறு மாத காலத்திற்கு அந்த நீடிப்பு இருந்தாலே போதும். அதற்குள் நகராட்சி, மாநகராட்சி தேர்தல்களை நடத்தி விட வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அரசினுடைய கொள்கைப்படி ஊராட்சிகள், ஊராட்சி மன்றங்களின் தேர்தல்கள் முடிந்து நகராட்சி, மாநகராட்சித் தேர்தல்களை நடத்துவதுபற்றிச் சிந்தித்துக் கொண்டிருக்கிறது. நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன். மாநகராட்சி, நகராட்சித் தேர்தல்களை உடனடியாக நடத்திவிடுங்கள். இந்தச் சட்டமன்றச் கூட்டத் தொடர் முடிந்த பிறகு பெண்களுக்கு முக்கியத்துவம் தாழ்த்தப்பட்ட மக்களுக்கு முக்கியத்துவம் ஆகியவைகளைக் கொடுத்து. சர்வ கட்சியினரையும் கலந்தாலோசித்து நகராட்சித் தேர்தல்களை உடனடியாக நடத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

நகராட்சிப் பகுதிகளிலிருந்து சட்டமன்ற உறுப்பினர்களாக வந்திருக்கின்றவர்களுக்கு வாகன வசதிகளை நகராட்சிகள் மூலம் செய்து கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். ஊராட்சி ஒன்றியங்களில் அந்த வசதி கொடுக்கப்படுகிறது. அதே போன்று நகராட்சிப் பகுதிகளை மக்கள் பிரதிநிதிகளாகிய சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் சென்று பார்த்து மக்கள் குறைகளை அறிவதற்காக வாகன வசதிகளைச் செய்து கொடுக்க வேண்டும். எனவே, நகராட்சியினுடைய வாகனங்களைக் கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

நம்முடைய மாண்புமிகு அமைச்சரவர்கள் இரண்டு துறைகளை ஒன்றாக வைத்திருக்கிறார்கள். நெடுஞ்சாலைத் துறை, அடுத்து நகராட்சிகள்—உள்ளாட்சித் துறையை வைத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள். அங்கே பல்வேறு குறைகள் இருக்கின்ற காரணத்தினாலேதான் நகராட்சி, உள்ளாட்சித் துறை, பஞ்சாயத்து, பஞ்சாயத்து யூனியன்களுக்குத் தலைமைப் பொறியாளராக எல்லாவிதப் பொறுப்புகளையும் நெடுஞ்சாலைத் துறையிலேயே இருக்க வேண்டும். ஏனென்றால் பல்வேறு குறைகள் இருக்கின்ற காரணத்தாலே அரசே அதை எடுத்துக்கொண்டு அந்த வேலைகளைத் தலைமைப் பொறியாளருக்குக் கீழே இருக்கின்ற கோட்டப் பொறியாளர் வரை தனியாக அதை அனுப்பி வைத்துக்கொண்டு, நகராட்சிகளுக்கும், ஊராட்சி ஒன்றியங்களுக்கும் உள்ள வேலைகளைத் தனியாகப் பிரித்து அதைச் செயல்படுத்த வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

தஞ்சை நகரத்தைப்பற்றி ஒரு கருத்தைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். எல்.ஐ.சி.யில் கடன் வாங்கப்பட்டு பல ஆண்டுகள் ஆகின்றன. ஆனால் இன்னும் தண்ணீர் வந்த பாடில்லை. அதை விரைவாகச் செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக் கிறேன்.

(மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்-தலைமை).

தஞ்சையில் புதிதாகத் தமிழ்ப் பல்கலைக் கழகத்தை ஏற்படுத்தியிருக்கின்றார்கள். அந்தப் பல்கலைக் கழகத்திற்கும் நகரத்திற்கும் இடையிலே ஒரு மேம்பாலம் இருக்கிறது. அந்தப் பாலம் நகராட்சியின் பொறுப்பிலே இருப்பதால் அதைப் புதிய மேம்பாலமாக அமைத்துத் தமிழ்ப் பல்கலைக் கழகத்தின் முக்கியயத்துவம் உணர்ந்து அதைச் சீர்திருத்தம் செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டு விடைபெறுகிறேன்.

திரு. கு. பா. பழனியப்பன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாநகராட்சி மற்றும் தனி அதிகாரிகளின் பதவிக்காலத்தை நீட்டிப்பதற்கான மசோதா மீது திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தின் சார்பாக சில கருத்துக்களைச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

இப்படி ஓராண்டு, இரண்டாண்டு என்று பல ஆண்டுகளாக மேலும் ஓராண்டு என்று 31–3–1983 வரையிலும் இந்தத் தனி அதிகாரிகளின் பதவிக் காலத்தை நீட்டிப்பதற்காக இந்த மசோதா வந்திருக்கின்றது. அது மிகவும் சீர்கேடான முறை என்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். ஏற்கனவே தனி அதிகாரிகளுடைய ஆட்சிதான் தொடர்ந்து நடைபெறுகிறது என்றபெருங்குறை இருக்கின்றது. எதற்கெடுத்தாலும் கெடுபிடி. தன்னிச்சையாக அதிகாரத்தைப் பயன்படுத்தி ராஜாக்களைப்போல அந்த தனி அதிகாரிகள் நடந்து வருவதை அரசு உணரவேண்டும். குறிப்பாக சொல்லவேண்டும் என்று சொன்னால், மிகவும் மோசமான முறையிலே இந்த கெடுபிடி இருக்கின்றது. வரிவசூல் செய்கின்ற ஒவ்வொரு ஊரிலும் நடைபெற்று வருகிறது. வரிவசூல் செய்வதை முறையாகச் செய்வதைக் குற்றம் என்று சொல்லவில்லை. ஆனால் அந்த வரி வசூல் டிமாண்டு நோட்டீஸ் கொடுத்த இரண்டாவது நாளே அந்த வீட்டுச் சொந்தக்காரர்களிடம் திடீரென்று புகுந்து, அவர் அப்போதே வரி கட்டவில்லை என்று சொன்னால் கதவு மற்றப் பொருள்களை எடுத்துச் செல்லுகின்ற கோரமான நிலைமை விழுப்புரம் பகுதியிலே துவங்கி இருக்கின்றது. அதேபோல பல ஊர்களிலே நடக்கின்றது. அவருக்குச் சொந்தமான வீட்டில் வேறு இடங்களிலே கடைகள் போன்றவைகள் இருந்தாலும் கூட, அந்த இடத்திலே போய்க் கேட்காமல் இந்த இடத்தை விட்டு, வீட்டுச் சொந்தக்காரர்கள் வீட்டிலே புகுந்து இன்றைக்கு வாடகையை வசூலிக்கும் நிலைமை இருக்கின்றது. வரி வசூல் செய்கின்ற 40, 50 பேர்கள் திடீ

ரென்று புகுந்து மிரட்டுகின்ற நிலைமை இருக்கின்றது. இது போன்ற நிலைமைகள் பரவலாக எல்லா நகரங்களிலும் இருப்ப தாகச் சொல்லப்படுகிறது. குறிப்பாக விழுப்புரம் பகுதியிலே இருக்கின்றது என்பதை கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன்.

பல்வேறு நகரங்களிலே முன்னேற்றத் திட்டங்கள் வேண்டும் என்று எடுத்துச் சொல்வதற்கும் அதை நிறைவேற்று வதற்கும் ஜனநாயக ரீதியான அமைப்பு இல்லாத காரணத்தால், தொடர்ந்து இவர்களின் பதவிக் காலத்தை நீட்டிப்பது முறை யற்றது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். தென்னாற் காடு மாவட்டத்தில் மக்கள்தொகை அதிகமாக இருக்கின்ற நகரம் விழுப்புரம். மாவட்ட தலைநகரமாக ஆக்குவதற்குத் தகுதி யான அளவில் உள்ள அந்த நகரத்தில் அதிகமான அலுவலகங் களும், ஏராளமான ஜனத்தொகையும் இருக்கின்றது. அங்கே அடிப்படை வசதிகளே இல்லாத சூழ்நிலை தொடர்ந்து இருந்து கொண்டு இருக்கின்றது. அங்கே பெண்ணையாற்றில் இருந்து குடிநீர் கொடுக்கப்பட்டாலும், போதுமான அளவுக்குக் கொடுக் கப்படவில்லை. காலத்தில் கொடுக்கப்படவில்லை, காரணம் மின்சாரப் பற்றாக்குறைதான். குறிப்பிட்ட நேரங்களில்தான் வருகின்றது. மின் தட்டுப்பாடு இருக்கின்ற காரணத்தால், ஜென ரேட்டர் ஏற்படுத்தி தரவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அங்கே அதிகமான தண்ணீர் கிடைக்க ஏற்பாடு செய்து தர வேண்டும். குழாய் அடியில் பல்லாயிரக் கணக்கானவர்கள், 100 பேர்கள், 200 பேர்கள் இருந்து கொண்டு சண்டைசச்சரவு போடும் நிலைமை இருக்கின்றது. அதை மாற்றுவதற்காக அரசு நிச்சய மாக நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து அங்கே இரண்டு ரயில்வே காலனிகள் இருக்கின்றன. அந்த இரண்டு காலனிக்கும், 2 குழாய்கள்தான் இருக்கின்றன. அங்கே 4,000 குடும்பங்கள் இருக்கின்றன. அந்த 2 பைப் லைன் கள் போதாது. எனவே ஒவ்வொரு ரயில்வே காலனிக்கும் மேலும் இரண்டிரண்டு பைப் போட்டுத் தரவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து நகரசுத்தித் தொழிலாளர்கள் வசிப்பதற்காக சாலவேடு என்ற பகுதியில் குடியிருப்புகள் கட்டிக் கொடுக்கப்பட்டிருக் கின்றன. அந்தக் குடியிருப்புகள் பாழடைந்து.போய், கதவுகள் எல்லாம் பெயர்ந்து மின் விளக்குகள் எல்லாம் இல்லாத நிலையில் மிகவும் மோசமான நிலையில் அவர்கள் செல்லும் பாதைகள் எல்லாம் சீர்கேடடைந்து இருக்கின்றன. பல்லாண்டுகாலமாக இப்படிச் சீர்கேடு அடைந்துபாழாகி இருப்பதால் அவைகளைச் சீர்திருத்தம் செய்வதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டியது மிகவும் அவசியம். அதேபோன்று கீழ்பெரும்பாக்கம், பூந்தோட்டம் மருதூர், மேல்துறை, கன்னியாகுளம் ரோடு, சுடுகாடு ரோடு

1982 மார்ச் 24] [திரு. கு. பா. பழனியப்பன்]

போன்ற பகுதிகளில் பாதை வசதிகள் சரியானதாக இல்லை. அந்தப் பகுதிகளில் உடனடியாகப் பாதையை சீர்திருத்தி நல்ல பாதையாகப் போட வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து நகராட்சியால் நடத்தப்படுகின்ற மருத்துவமனை ஒன்று கீழ்பாண்டி ரோட்டிலே இயங்கி வருகிறது. மேலும் பிரசவ விடுதி ஒன்று தனியாக இருக்கின்றது. இந்த இரண்டு மருத்துவமனையையும் ஒன்றாக இணைத்து ஒரே இடத்தில் கீழ்பாண்டி ரோட்டிலே அமைத்து 4, 5 படுக்கைகள் இருக்கின்ற வகையிலே மாற்றி அமைத்துக் கொடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்துசோடியம் வேப்பர் விளக்குகள் போட்டிருக்கிறார்கள். அமைச்சர் அவர்கள் கூட வரவிருப்பதாக அறிகிறேன். கட்டாயம் வருவார் என்றும் கருதுகிறேன். அப்படிப்பட்ட சோடியம் வேப்பர் விளக்குகள் 10, 12 இடங்களில் போட்டு மின்விளக்குகளை அமைத்து தரவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன், மேலும் அந்த மின்சாரக் கம்பங்கள் சாலையின் மத்தியிலே அமைக்கப்பட்டு இருக்கின்றன. அதனால் விபத்துக்கள் ஏற்படுகின்றன. போக்குவரத்துக்கும் தடங்கல்கள் ஏற்படுகின்றன. மேலும் அந்த பிளாட்பாரத்தில் 20, 25 அடி இடம் இருக்கின்றது. குறிப்பாக ஜி.எஸ்.டி. ரோடு, பாண்டி ரோடுகளில் இப்படிப் பட்ட சூழ்நிலை இருக்கின்றது. இதை மாற்றி அமைக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

(மாலை 5-50)

சாக்கடை வசதிகள் இல்லாத காரணத்தால் கொசுத் தொல்லை அதிகமாக இருக்கிறது. இதே குறையை பல்வேறு உறுப்பினர்கள் பல்வேறு இடங்களிலே சொல்லியிருக்கிறார்கள். விழுப்புரம் நகரத்திலே இதை முக்கியமாக கருத்தில் கொள்ள வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன். இங்கே இருக்கின்ற மன்ற உறுப்பினர்கள் பெரும்பாலானவர்கள், விழுப்புரம் வழியாகத்தான் தங்களுடைய ஊர்களுக்குச் சென்று கொண்டு இருக்கிறார்கள். நம்முடைய அமைச்சர் அவர்கள் கூட அந்த வழியாகத்தான் செல்வதாகச் சொல்கிறார்கள். விழுப்புரம் பஸ் ஸ்டேன்டிலே ஒரு நாளாவது இறங்கி அதுவும் இரவு நேரத்தில் இறங்கி நின்று பார்த்தால் அங்கே இருக்கக்கூடிய சூந்நிலைகள் அவர்களுக்கு நன்றாகப் புரியும். எப்படித்தான் அந்த நகராட்சி நடைபெறுகிறதோ, எப்படித்தான் அவர்கள் வாழ்க்கையை அனுபவிக்கிறார்களோ என்று சொல்லாத உறுப்பினர்களே கிடையாது. பொது மக்களும் அப்படித்தான் இருக்கிறார்கள். எனவே, உடனடியாக இவைகளை எல்லாம் சீர்செய்ய அரசினுடைய

சட்டமன்றம் TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY வாய்மையே வெல்லும் TRUTH ALONE TRIUMPHS

கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன். அந்த நகராட்சியினுடைய பஸ் ஸ்டேண்டிலே, ஒரு நல்லவிதமான கழிப்பறை அவசியம், அதுவும் குறிப்பாக இரவு நேரத்திலே, அங்கே பொது மக்களுடைய தேவையைப் பூர்த்தி செய்யக்கூடிய அளவுக்கு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும். (மணி அடிக்கப்பட்டது).

திரு. எஸ். சிவராமன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இன்றைய தினம் மாநகராட்சி, நகராட்சி, ஆகியவைகளுக்கு தேர்தல் நடைபெறப் போகிறது என்று சொன்னாலும், அவற்றுக்கு உரிய தனி அதிகாரி வேண்டுமென்று சொல்லி, சட்ட முன்வடிவை கொண்டு வந்திருக்கிறார்கள். இது சம்பந்தமாக நான் என்னுடைய கருத்துக்களை கூற விரும்புகிறேன். இன்றைய தினம் ஊராட்சி, நகராட்சி ஒன்றியங்களுக்கான தேர்தல்கள் நடைபெறவில்லை. அவ்வாறு இருந்தாலும் சில ஆண்டுகளுக்குப் பிறகு தேர்தல் நடக்கிற அந்த நேரத்திலே வழக்குகள் போடப்பட்டு விட்டன. அப்படி இருக்கின்றபோது, மீண்டும் அவர்களுக்கு தனி அதிகாரம் வேண்டுமென்று சொல்லி, இந்தச் சட்டமுன்வடிவுகளை கொண்டு வந்திருக்கிறார்கள். இந்த நேரத்திலே நான் வேண்டிக் கொள்வது, இந்த ஆண்டு முடிந்த பிறகாவது தேர்தல் நடக்குமா என்பது தான். ஆகவே, மாநகராட்சித் தேர்தல் நடைபெறாத காரணத்தினால், நாட்டிலே உள்ள ஏழை எளிய மக்களும், நகரங்களில் வாழக்கூடிய மக்களும் மிகவும் அவதிக்குள்ளாகிறார்கள். அங்கே மாநகராட்சியிலே ஒரு குழுவை நியமித்து அந்த மக்கள் குழுவின் மூலமாக நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும். அவ்வாறு மக்கள் குழுக்கள் நியமிக்கிற போது, அனைத்துக் கட்சிகளைச் சேர்ந்தவர்களுக்கும் அந்த மக்கள் குழுவிலே அங்கத்தினர்களாகச் சேர்க்க வேண்டும். அவ்வாறு சேர்க்கின்ற நேரத்திலே அவர்கள் சொல்லுகின்ற செயல்களுக்கு, கருத்துக்களுக்கு ஏற்ப அந்த நகராட்சி அதிகாரிகள் நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும். ஆனால் அவ்வாறு இல்லாமல், அதிகாரிகள் தன்னிச்சையாக செயல்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறார்கள். மக்கள் குழுக் கூட்டம் என்பது ஆலோசனைக் குழு தானே தவிர, அதைச் செயல்படுத்த வேண்டிய அவசியம் இல்லை என்று சொல்கிறார்கள். அவ்வாறு இல்லாமல் இருக்க அந்த மக்கள் குழுக்களுக்கு நல்ல அதிகாரங்களைக் கொடுக்க வேண்டும். அவர்கள் சொல்லுகின்ற கருத்துக்களை, பிரதிபலிக்கின்ற வகையிலே, அவர்களுக்கு நல்ல அதிகாரங்களை வழங்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதே நேரத்தில் கள்ளக்குறிச்சி பேரூராட்சி, திருக்காவலூர் பேரூராட்சி ஆகியவைகளை மாநகராட்சியாக மாற்ற வேண்டுமென்று சொல்லி, முதல் அமைச்சர் அவர்களிடத்திலே, நானும், திருக்காவலூர் சட்டமன்ற உறுப்பினர் சுந்தரம் அவர்களும், ஒரு கோரிக்கையினை கொடுத்தோம். இது வரையில் நடவடிக்கை எடுத்ததாகத் தெரியவில்லை. ஆகவே, இந்த ஓர் ஆண்டுக் காலத்திலே, அவைகளை நகராட்சியாக மாற்று

வதற்கு அமைச்சர் அவர்கள் முன்வரவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அவ்வாறு நகராட்சியாக மாற்றுவதினால், அந்தப் பகுதி மக்களுடைய வளர்ச்சி மேம்பாடு அடைய வசதியாக இருக்கும். அவ்வாறு நகராட்சியாக அறிவிக்கப்படுவதற்கு வேண்டிய பொருளாதார வசதியும், வருமானமும் மக்கள் தொகையும் உயர்ந்து கொண்டே போகிறது. அந்த அளவிற்கு மாநகராட்சியாக ஆவதற்கு உரிய வாய்ப்புகள் இருந்தும், அதைச் செய்யாமல் இருப்பது வேதனைக் குறியதாக இருந்துக் கொண்டு இருக்கிறது. ஆகவே அந்த நகராட்சியிலே இருக்கக்கூடிய தனி அதிகாரிகள், தன்னிச்சையாக செயல்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறார்கள். பொதுவாக கோட்டாட்சி அலுவலர்கள் ஊராட்சி ஒன்றியங்களிலே உள்ள மக்கள் குழு கூட்டத்திற்குச் சரியாக வருவதில்லை. குழுவின் கூட்டத்தைக் கூட்டுங்கள் என்று சொன்னால், இரண்டு வாரத்திற்கு ஒரு முறை கூட்டுகிறார்கள். அவ்வாறு கூட்டுகின்ற நேரத்திலே 3 மணிக்குக் கூட்டம் என்று சொன்னால், அவர்கள் 6 மணிக்குத்தான் வருகிறார்கள். சட்டமன்ற உறுப்பினர்களுக்கும் அழைப்பு அனுப்பப்படுவது இல்லை. இருக்கக்கூடிய மக்கள் குழு உறுப்பினர்களுக்கும் முறையாகக் கொடுப்பதில்லை. அவ்வாறு வந்திருந்தாலும், அவர்கள் தன்னிச்சையாக செயல்பட்டுக் கொண்டு, அவர்கள் வரவில்லை என்று மினிட் புத்தகத்தில் எழுதிவிட்டுச் சென்று விடுகிறார்கள். ஒரு கூட்டத்திலே கலந்துக்கொண்டு, அந்தக் கூட்டத்திலே சொல்லுகின்ற கருத்துக்களுக்கு, அடுத்த கூட்டம் நடக்கும் போது, அதற்கு என்ன நடவடிக்கை எடுத்தீர்கள் என்று கேட்டால், அவைகள் எல்லாம் ஆலோசனைகள் தானே தவிர, அதிகார முறையில் நடவடிக்கை எடுக்க முடியாது என்று சொல்லுகிறார்கள்.

ஆகையால் அமைச்சரவர்கள் தயவு செய்து மக்கள் பிரதிநிதிகளுடைய, சட்டமன்ற உறுப்பினர்களுடைய கருத்தை, சர்வ கட்சி உறுப்பினர்களுடைய கருத்தை கேட்டறிந்து, தகுந்த நடவடிக்கைகளை எடுக்க ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

கள்ளக்குறிச்சியில் மக்கள் இன்றைக்கு மிகவும் கஷ்டப்படுகிறார்கள். ஏனென்றால் அங்கே குடிதண்ணீர்வசதி கவலைக்கிடமாக இருக்கிறது. சென்ற ஆண்டு கூட இந்த சட்டமன்றத்தில் குடிநீர் பிரச்சனை பற்றி சொல்லும்போது அங்கே தண்ணீர் டாங்க் வைத்து கொடுக்கப்பட்டது. ஆனால் கள்ளக்குறிச்சிக்கு மட்டும் தனியாக ஏரிக்குள் கிணறு வெட்டினார்கள். சென்ற ஆண்டு அந்த கிணற்றுக்கு பைப் கனக்ஷன் கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டேன். பைப் கனக்ஷன் கொடுக்கப்பட்டது. ஆனால் அந்த கிணற்றில் மோட்டார் வைத்து மின் இணைப்பு கொடுக்கப் படவில்லை. அதனால் மீண்டும் தண்ணீருக்குக் கவலைப்படக்

கூடிய சூழ்நிலை ஏற்படும். ஆகவே, உடனடியாக மோட்டார் வைத்து, மின் இணைப்புக் கொடுத்து, அதன் மூலம் தண்ணீர் கொடுக்க ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டு, முடித்துக் கொள்கிறேன். வணக்கம்.

திரு. இல. பலராமன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரவர்களே, இந்த நகர மன்றங்களுக்கு தனி அதிகாரிகள் பதவிக் காலம் நீட்டிப்புத் தேவை என்ற முறையில் இந்தச் சட்ட முன்வடிவுகளை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் இந்த அவைக்குக் கொண்டு வந்திருக்கிறார்கள். இது இந்த அவைக்கு பழக்கமான ஒரு நடவடிக்கையாக ஆகிவிட்டது. அமைச்சருக்கும் இது ஒரு நிலையாக ஆகிவிட்டது. இந்த அவை உறுப்பினர்கள் கேட்டும் பழக்கமாகி விட்டது. எவ்வளவு நாளைக்கு இந்த தனி அதிகாரிகள் பதவிக் காலத்தை நீட்டிக்க வேண்டுமென்று ஒரு ஓட்டு மொத்தமான சட்ட முன்வடிவுகளைக் கொண்டுவந்து நீட்டித்திருந்தால் அது இந்த அவையின் தரத்தை உயர்த்துவதாக கூட இருக்கும் என்று என்னைப் போன்றவர்கள் கருதுகிறார்கள்.

இப்படி 6 மாதம், 6 மாதம் என்று நீட்டித்துக் கொண்டே செல்லக் கூடிய நிலை ஜனநாயகத்திற்கு சாவு மணி அடிப்பதாக நான் கருதுகிறேன். ஆங்கிலேயர் காலத்தில் இந்த நகர மன்றங்கள் அமைக்கப்பட்டன. அதன் பிறகு ஒன்றிரண்டு நகரமன்றங்கள் புதிதாக அமைக்கப்பட்டன. சுதந்திரம் வந்த பிறகு, காங்கிரஸ் ஆட்சியில் எல்லாப் பகுதிகளுக்கும் நகரமன்றம் போன்ற அமைப்பை ஏற்படுத்த வேண்டுமென்று கருதி, சிறிய கிராமங்களுக்குப் பஞ்சாயத்து அமைப்பை ஏற்படுத்தினார்கள்.

ஆங்கிலேயர் காலத்தில் நகரமன்றங்கள் நல்ல முறையில் செயல்பட்டு வந்தன. அதன் பிறகும் நல்ல முறையில்தான் செயல்பட்டு வந்தன. ஆனால் இன்றைக்கு தனி அதிகாரிகள் பொறுப்பில் நகர மன்றங்கள் வந்த பிறகு அவற்றின் நிர்வாகம் சீர்கேடு அடைந்திருக்கிறது. அதிகாரிகள் பொறுப்பில் நகர மன்றங்கள் இருப்பது நியாயமல்ல அவைகள் மக்கள் பிரதிநிதிகள் இடம் இருக்க வேண்டுமென்று கேட்கப்படுகிறது. அதற்கு அமைச்சர் அவர்கள் நீண்ட காலமாக பதில் சொல்லிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அது ஒரு நல்ல வழிமுறை அல்ல.

இன்றைக்கு இதுபற்றி மக்கள் தீவிரமாக சிந்தித்துக் கொண்டு இருக்கிறார்கள். ஏனென்றால் தமிழ்நாட்டில் சிறுக, சிறுக ஜனநாயகம் செத்துக் கொண்டிருக்கிறது. சாதாரண மக்கள் மனதிலே கூட ஒரு கசப்பான சூழ்நிலையை அண்ணா தி.மு.க. ஆட்சி ஏற்படுத்தியிருக்கிறது என்று எண்ணுகிறார்கள். காரணம் அவர்களுடைய குறைகளைத் தீர்க்க அவர்களுடைய பிரதிநிதிகள் நகரமன்றங்களிலே இல்லை. நகரமன்றங்களிலே இன்றைக்கு தனி அதிகாரிகள் இருப்பதன் காரணமாக நிர்வாகம் மிகவும் சீர்கேடு அடைந்திருக்கிறது என்பதை ஆளும் பொறுப்பில் இருக்கிறவர்களும் கூறிக் கொண்டிருக்கிறார்கள்.

1982 மார்ச் 24] [திரு. இல. பலராமன்.]

அதற்குக் காரணம் இன்றைக்கு நகரமன்றங்களிலே சுகாதாரம் சீர்கேடு அடைந்திருக்கிறது. குடிதண்ணீர் வசதி இல்லை; மின்சார விளக்கு இல்லை என்று கூறி ஒய்ந்துவிட்டோம். தண்ணீர் வசதி இல்லாமல், விளக்கு வசதி இல்லாமல், சுகாதார கேட்டில், இருட்டில் மக்கள் வாழக் கூடிய சூழ்நிலை ஏற்பட்டு இருக்கிறது.

(மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் —தலைமை.)

வட ஆற்காடு மாவட்டம் 12 நகராட்சிகளைக் கொண்ட ஒரு பெரிய மாவட்டம். அந்த மாவட்டத்திலே நகர மக்கள் அதிகம். மாவட்டத்திலே மக்கள் தொகையும் அதிகம். மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் அவர்களே, தங்களுடைய தலைமையில் இவைகளை எல்லாம் நான்கூறிக் கொண்டிருக்கிறேன். நீங்களும் இதை பரிசீலிக்க வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் (திரு. துரைமுருகன்): நான் இந்த அவையில் நீங்கள் பேசுவதையும் கேட்கிறேன்; இந்த அவையிலே என்ன நடக்கிறது என்பதையும் கவனித்துக் கொண்டு இருக்கிறேன். யார், யார் பேசுவது என்று பெயர் சொல்வது மட்டும் என் வேலையல்ல. எப்படி அவையை நடத்த வேண்டும், எப்படி கன்ட்ரோல் பண்ணி கொண்டுபோவது என்பதும் என்னுடைய பணி.

[மாலை 6-00]

திரு இல. பலராமன்: மாண்புமிகு மாற்றுதலைவர் அவர்களே, தங்கள் விளக்கத்திற்கு நன்றி. வேலூர் நகரத்தில் இன்றைக்கு பல முறைகேடுகள் இருக்கின்றன. மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் அங்கே வருகை தந்தபோது மக்களால் பல புகார்கள் கொடுக்கப்பட்டு இருக்கின்றன. குடிநீர் வசதி இல்லை. குடிநீர் பற்றாக்குறை உள்ள நகரமாக அது இருந்து கொண்டு இருக்கிறது. இதே நிலைமை வடாற்காடு மாவட்டத்தில் உள்ள பல்வேறு நகர மன்றங்களிலும் இருக்கின்றன.

அதைப்போலவே, சுகாதார சீர்கேடு என்று சொன்னால் அது கொஞ்ச நஞ்சமல்ல. 7 மணிக்கு 8 மணிக்கு மேல் கொசுத் தொல்லை இருக்கிறது என்று மற்ற இடங்களில் சொன்னால், வேலூர் நகரத்தைப் பொறுத்தவரையில் 5 மணிக்கே கொசுத் தொல்லை ஏற்பட்டு விடுகிறது. அது ஏதோ ஒரு படையெடுப்பு போல் நடக்கிறது இதையெல்லாம் யார் போக்குவது என்பது தெரியாத நிலை இருக்கிறது. ஆகவே. இது குறித்து அரசு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும்.

இந்த தனி அதிகாரிகள் ஆட்சியில் வேலூர் சாரதி மாளிகையில் இருக்கும் கடைகளுக்கு வரிவிதிப்பு பல மடங்கு உயர்த்தப்பட்டு இருக்கிறது. இந்த முறைகேடு பற்றி கூட மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களுக்கு பல புகார்கள் வந்து இருக்கின்றன. வரி உயர்வு என்பது ஒரளவிற்கு இருக்கவேண்டியது தான் என்று அவர்களும் ஒப்புக்கொள்கிறார்கள். ஆனால் ஒரு முறை இல்லாமல், ஒரு நியாயம் இல்லாமல் 100 மடங்கு, 200 மடங்கு என்று உயர்த்தப்பட்டு இருக்கிறது. இப்படி அதிகமான முறையில் அதை ஏற்றுவதற்கு அந்த தனி அதிகாரிகளுக்கு யார் அதிகாரம் கொடுத்தார்கள் என்று தெரியவில்லை. இது குறித்தும் அரசு பரிசீலிக்க வேண்டும்.

வேலூர் நகரத்திற்கு பஸ் ஸ்டாண்ட் வேண்டும் என்று நீண்ட நாட்களாகக் கோரிக்கை இருந்து வருகிறது. அது இன்னும் கட்டப்படாமல் இருக்கிறது என்பதையும் அமைச்சர் அவர்களின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன். அதை விரைவாகக் கட்டிக் கொடுப்பதற்கு அரசாங்கம் நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டும் என்றும் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

வேலூர் நகரத்தில் சோடியம் விளக்குகளைப் பொருத்துவதற்குப் மட்டும் 1,100ரூ. அளவிற்கு பிட்டிங் சார்ஜஸ் என்ற நிலையில் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது தனி அதிகாரியால் என்ற பிரச்னை சொல்லப்பட்டு இருக்கிறது. இதைப் பார்க்கிறபோது தனி அதிகாரிகளால் இப்படி ஒரு விளக்குகள் பொருத்துவதற்கே ஒரு முறை இல்லாமல் 1,000 ரூ. செலவழிக்கப்பட்டு இருக்கிறது என்றுசொன்னால் வேறு நிலைமையில் எந்த அளவிற்கு பண விரயம் செய்யப்பட்டு இருக்கும் என்பதைச்சிந்தித்துப் பார்க்கவேண்டும்.

இதை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் கவனத்தில் கொண்டு நல்ல முறையில் நடவடிக்கைகளை எடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

வடாற்காடு மாவட்டத்தில் உள்ள போளூர்-என்னுடைய தொகுதி—பேரூராட்சியாக இருக்கிறது. அதை நகராட்சியாக மாற்ற வேண்டும் என்று நீண்ட நாட்களாகக் கோரிக்கை இருக்கிறது. அதை நகரமன்றமாக மாற்றுவதற்கு உரிய அத்தனை தகுதிகளும் அதற்கு இருக்கிறது. ஆகவே, அதை நகராட்சி மன்றமாக மாற்றுவதற்கு உரிய அறிவிப்பு இந்த நேரத்தில் அமைச்சர் அவர்களால் செய்யப்படவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

தேர்தலை விரைவாக நடத்துவதற்கான சூழ்நிலையை அமைச்சர் அவர்கள் உருவாக்கவேண்டும். பஞ்சாயத்து தேர்தலுக்கு இன்று தடை இருந்தாலும் நகர மன்றத்திற்கு தேர்தல் நடத்த தடை இல்லை. ஆகவே இந்த 6 மாத காலத்திற்குள்ளேயே தேர்தலை நடத்த மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள்

நடவடிக்கைளடுக்கவேண்டும்என்று கேட்டு கொள்கிறேன். மாண்புமிகு இளைஞர், துடிதுடிப்பானவர், வீரம் மிக்கவர், அந்த அளவிற்கு வீரத்தோடு இருப்பவர் தேர்தலை விரைவில் நடத்துவேன் என்று ஒரு சவாலை அத்தகைய வீரத்தோடு இங்கே விட்டு, அதை நிறைவேற்றவேண்டும் என்றும் கேட்டு, போளூர் பேரூராட்சியை நகராட்சியாக மாற்றவேண்டும் என்று வலியுறுத்தி, பேச வாய்ப் பளித்த தலைவருக்கு நன்றி கூறி முடிக்கிறேன்.

திரு. பெ. சு. திருவேங்கடம் : பேரவையின் மாற்றுத் தலைவர் அவர்களே, இன்றையதினம் மாண்புமிகு உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் அவர்களால் சென்னை மாநகராட்சி, கோவை மாநகராட்சி மற்றும்தமிழ் நாட்டில் உள்ள நகராட்சி ஆகியவற்றிற்கெல்லாம் உள்ள தனி அதிகாரிகளின் பதவிக் காலத்தை நீட்டிக்கின்ற இந்த மசோதாக்களின் மீது திராவிட முன்னேற்றக்கழகத்தின் சார்பில் நான் ஒரு சில கருத்துக்களைத் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன்.

கோவை, சென்னை மாநகராட்சிகள் மற்றும் நகராட்சிகள் ஆகியவற்றிற்கு தேர்தலை எப்போது நடத்தப் போகிறோம் என்பதைப் பற்றிய அறிவிப்பை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் தெரிவித்து இருக்கிறார்கள். ஊராட்சித் தேர்தல்கள் எல்லாம் நடந்த பிறகு இவைகளுக்கு எல்லாம் தேர்தல் நடத்தப்போகி றோம் என்று சொல்கிறார்கள். ஊராட்சித் தேர்தல் எப்போது நடைபெறும் என்பது யாருக்கும் தெரியாது. அப்படிப் பட்ட ஒரு சூழ்நிலையில்தான் இன்றைக்குத் தமிழகம் இருந்து கொண்டு இருக்கிறது. இந்தப் பேரவையில் கூட ஸ்டே யார் வாங்கினார்கள் என்று நடந்த விவாதத்தின் போது மாண்புமிகு கம்யூனிஸ்ட் கட்சியின் தலைவர் சங்கரய்யா அவர்கள் சொன்னார்கள். திராவிட முன்னேற்றக்கழகத்தைப் பொறுத்தவரையில் பெண் களுக்கோ அல்லது ஆதித் திராவிடர்களுக்கோ ஒதுக்கீடு செய் வதை வேண்டாம் என்று சொல்லும் நிலையில் இல்லை. அதை இந்த மாமன்றத்திலேயே வலியுறுத்தி பேசியிருக் கிறோம், வரவேற்று இருக்கிறோம். அதைச் செய்வதை நாங்கள் வரவேற்று இருக்கிறோமே தவிர அதிலே வேறுபாடு கொள்ளவில்லை. உதாரணத்திற்குச் சொல்லவேண்டுமானால் கூட என்னுடைய தொகுதியிலே எல்லாம் கூட அப்படிப்பட்ட ஒதுக்கீடு வந்தபோது யாருமே கோர்ட்டுக்குச் செல்லாமல் பார்த்துக்கொண்டோம். அப்படிப்பட்ட ஒரு நிலைமையைத் தான் நாங்கள் கூட திருவண்ணாமலை பகுதியிலே கூட ஏற் படுத்தினோம். ஆனால் நீதிமன்றங்களுக்குச் சென்ற வழக்குகள் எப்போது தீரும் என்று அவர் சொன்னது போல எங்களுக்குத் தெரியாது. மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் வேண்டுமானால் அரசாங்கத்தின் சார்பிலே என்ன நிலைமை என்பதையெல்லாம் இங்கே எடுத்துச் சொல்லலாமே தவிர, எங்களுக்குத் தெரிய வாய்ப்பில்லை.

அதேபோல நகராட்சிகள் தேர்தலை இப்படித் தள்ளி வைக்கப்படுகிற நிலைமை ஏற்படுகிறபோது திருவண்ணா மலையிலே கூட சென்ற மாதம் எல்லா அரசியல் கட்சிகளும் சேர்ந்து, வியாபாரிகள் பொது மக்கள் அனைவரும் சேர்ந்து கடையடைப்பு செய்தார்கள், ஊர்வலம் நடத்தினார்கள். எதற்காக என்றால், திருவண்ணாமலை நகராட்சி மக்களுக்கு வழங்க வேண்டிய அத்தியாவசியத் தேவைகளான குடிதண்ணீர், விளக்கு வசதிகள் சுகாதார வசதிகள், சாலை வசதிகள், வீதிகளை சுத்தம் செய்கிற பணிகள் ஆகியவைகள் எல்லாம் சரியாக செய்யவில்லை. நடைபெற வில்லை என்ற காரணத்திற்காக இப்படிப்பட்ட கடையடைப்பும் ஊர்வலமும் அந்தப்பகுதி மக்கள் நடத்தியதோடு, மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களுக்கும், மாண்புமிகு உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் அவர்களுக்கும் மகஜர் கூட அனுப்பியிருக்கிறார்கள் என்று அறிந்தேன். இப்படிப்பட்ட நிலைமை திருவண்ணாமலையில் மட்டும் அல்ல, வேலூரில் மட்டும் அல்ல, ராணிப்பேட்டையில் மட்டும் அல்ல, எல்லா நகராட்சிகளிலும் இப்படிப்பட்ட நிலைமைதான் இருந்து வருகிறது.

காரணம் நகராட்சிகளிலே இருக்கிற தனி அதிகாரிகள் அல்லது அவர்களுக்கு கீழே பணி புரிகிற அதிகாரிகள் ஆய்வாளர்கள் அல்லது அவர்களுக்கு கீழே பணிபுரிகிற ஊழியர்கள், மத்தியிலே ஒற்றுமை கிடையாது. காரணம் அங்கே கவுன்சிலர்கள் இல்லை. தலைவர்கள் இல்லை. என்ற சூழ்நிலை இருக்கிற காரணத்தால் அந்த ஊழியர்கள் அனைவரையும் ஒருங்கிணைத்து அவர்களை வேலை வாங்குகிற நிலைமை அறவே அற்றுவிட்ட நிலைதான், நகராட்சிகளும், மாநகராட்சிகளும் நிர்வாகத்தில் சீர் குலைந்திருப்பதற்கு காரணம் என்பதைச் சொல்லவிரும்புகிறேன்.

உதாரணத்திற்குச் சொல்லவேண்டுமானால் சென்ற ஆண்டு கடுமையான வறட்சி ஏற்பட்டது. அப்போது கடுமையான குடிதண்ணீர் பஞ்சமும் அந்தப் பகுதிகளில் ஏற்பட்டது. பிறகு திடீர் என்று மேற்குப் பகுதியில் மழை பெய்த காரணத்தால் பெண்ணையாற்றுக்கு வெள்ளம் வந்தது, அந்த ஆற்றின் வழியாகதான் திருவண்ணாமலைக்கு தண்ணீர் கிடைக்கிறது. திருவண்ணாமலைக்கு மட்டும் அல்ல ஏறத்தாழ 20 ஊர்களுக்குத் தண்ணீர் கிடைக்கிறது. அப்படி மழை பெய்து வெள்ளம் வருகிறபோது பெண்ணையாற்றிலிருந்து வருகிற தண்ணீர் கலராக இருக்கும். புதிய தண்ணீர் என்று சொல்வார்களே அதைப்போல சற்று கலர் மாறுபட்டிருக்கும். அப்படி 20 நாட்களுக்கு குழாய்களில் தண்ணீர் கலராக வந்தது. அப்போது நான் கூட தொலைபேசியிலே அதிகாரிகளை அழைத்துக் கேட்டபோது, நகராட்சி மன்றத் தண்ணீர் தொட்டிகளிலே கலக்கப்படுகிற ஒரு விதமான பவுடர் குளோரின் என்று நினைக்கிறேன் அதை வாங்குவதிலே பொறியாளர்களுக்கும், அதிகாரிகளுக்கும் இடையில் தகராறு ஏற்பட்டதினால்தான் இந்த நிலை என்று சொல்கிறார்கள்,

இதனால் கிட்டத்தட்ட 20 நாட்களுக்கு மேலாக அந்த் அசுத்தமான தண்ணீரைக் குடிக்கவேண்டிய சூழ்நிலை ஏற்பட்ட காரணத்தினால், அந்தப் பவுடரை தண்ணீர் தொட்டிகளில் கலக்காத காரணத்தினால், பொதுமக்களில் ஆயிரக்கணக்கானவர்கள் ஜுரத்தினால் பாதிக்கப்பட்ட நிலைமை ஏற்பட்டது. அடுத்ததாக சொல்லவேண்டும் என்றால், விளக்குகளைப் பற்றிச் சொல்லவேண்டும். இன்று சென்னையிலே சோடியம் விளக்குகள் பல இடங்களிலே எறிவதைப்பற்றி இங்கே கூட பல உறுப்பினர்கள் எடுத்துச் சொன்னார்கள். அப்படிப்பட்ட நிலைமைகளை சென்னையிலேயாவது பேரறிஞர் அண்ணா சாலையிலும், பெரியார் சாலையிலும் ஏற்படுத்தியதற்காக, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களுக்கு நன்றி செலுத்தவேண்டும், ஆனால் பொதுவாக முன்பெல்லாம் சொல்வார்கள், கிராமப்புறங்களிலேயிருந்து வருகிற மக்கள் நகரங்களிலேதான் விளக்குகள் எங்கு பார்த்தாலும் எறிவதை வேடிக்கை பார்க்கிற நிலைமை இருக்கிறது என்று. ஆனால் இன்றையதினம் அப்படி நகரங்களிலேகூட அதிக அளவில் விளக்குகள் எறிவதில்லை. இந்த இரண்டு முக்கியத் தெருக்களைத் தவிர, அனேகமான மற்றக் தெருக்களில் அவ்வளவாக விளக்குகள் ஒழுங்காக எரிவதில்லை என்ற நிலைதான் இருக்கிறது. இதற்கு யார் காரணம்? இந்த நிலையைப் போக்க தேர்தலை நடத்தியே ஆகவேண்டும். இதற்கு ஒரு முடிவு ஏற்படுத்த வேண்டும். நல்ல சூழ்நிலையை உருவாக்கியாக வேண்டும்.

(மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்—தலைமை).

அடுத்ததாக நேற்றுக் கூட சொன்னேன். சென்னை மாநகராட்சிக்கு நாங்கள் எல்லாம் வராமலே இருந்தாலும் கூட, சென்னை நகரத்திலே பல இடங்களுக்குச் செல்கிறபோது பிளாட்பாரங்களில் நடக்க முடியவில்லை என்று சொன்னேன். காரணம் அங்கே எல்லாம் கடைகள், பிளாட்பாரத்தை விட்டு நாம் கீழே இறங்கினால் பஸ், ஆட்டோ, டாக்சி போன்றவைகள் சரசரவென்று வருகிற சூழ்நிலை. அப்படி பிளாட்பாரங்களில் யாராவது கீழே கவனிக்காமல் நடந்து வருகிற சூழ்நிலையில் இருப்பார்களேயானால், அவர்கள் அங்கே திறந்து இருக்கிற சாக்கடைப் பள்ளங்களில் தான் விழ வேண்டிய சூழ்நிலை இருக்கிறது.

மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் கூட பல பகுதிகளுக்கு எல்லாம் சென்று பார்த்து வருகிறார்கள் என்பதை எல்லாம் அறிந்தேன். ஆகவே அவைகளை யெல்லாம் அவர்களே பார்த்திருப்பார்கள். ஆனால் இப்படிச் சொல்லிக் கொண்டேயிருப்போமேயானால் என்ன தான் செய்யப்போகிறோம், என்னதான் இதற்கு முடிவு காணப்போகிறோம் என்று கேட்கவிரும்புகிறேன். தனி அதிகாரிகள் என்னதான் பண்ணுகிறார்கள்? இப்படியே

இருந்தால் வெளி நாடுகளிலேயிருந்து வருகிறவர்கள் மட்டும் அல்ல, வெளிமாநிலங்களிலே யிருந்து வருபவர்களும் நம்முடைய அரசாங்கத்தைப் பற்றியும், மாநகராட்சி யைப் பற்றியும் தவறாக நினைக்கிற ஒரு சூழ்நிலை இருக்கிறது. இதற்கு ஒரே வழி நகராட்சிகளுக்கும், மாநகராட்சிகளுக்கும் தேர்தல் வருவதுதான், அதிகாரிகள் என்னதான் செய்கிறார்கள். அந்த சாக்கடைக்கு மூடி கூட போடமுடியவில்லை என்றால் அவர்கள் எதற்குத்தான் இருக்க வேண்டும்? பல ஊர்களிலே பார்க்கிறபோது, சாக்கடை தண்ணீர் வெளியிலே வந்து பொங்கிக் கொண்டு வருகிற காட்சியைத்தான் பார்க்கிறோம்.

(இரவு 6-10)

நான் சென்னையைச் சேர்ந்த சட்டமன்ற உறுப்பினராக இல்லை என்றாலும் கூட பல நண்பர்கள் நீங்கள் இவற்றைப் பற்றிச் சட்டமன்றத்திலே பேசக்கூடாதா மாண்புமிகு அமைச்சரிடத்திலே சொல்லக்கூடாதா என்று கேட்கின்றன நிலைமைகள் இன்றைக்குகிருக்கின்றன. நீதிமன்றத்திலே ஒதுக்கீடு பற்றிய பிரச்சினை முடிகின்ற வரையிலே தேர்தல் நடக்காது. எனவே இந்த இடைக்காலத்திலே நீங்கள் என்ன செய்யப் போகிறீர்கள் அதற்கு ஒரு முடிவு காண வேண்டாமா! இங்கே கூட நம்முடைய மாண்புமிகு உறுப்பினர் சேலம் ஆறுமுகம் அவர்கள் தனி அதிகாரி காலாகாலத்திலே இந்தப்பணிகளை எல்லாம் செய்ய முடியும் என்று சொன்னார்கள். ஆனால் அதன்படி நல்லமுறையிலே செய்தால் பரவாயில்லை. ஆனால் அப்படிச் செய்யாத நிலைமை இருக்கின்றபோதுதான் யோசிக்க வேண்டி இருக்கின்றது. ஆனால் தேர்தல்கள் நடந்து அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழகமோ, திராவிட முன்னேற்ற கழகமோ, காங்கிரஸ் கட்சியோ, கம்யூனிஸ்ட் கட்சியோ எந்தக் கட்சி வந்தாலும் கூட அவர்கள் ஒவ்வொரு தொகுதியிலே இருந்து தேர்ந்தெடுக்கப் படுவதன் காரணத்தால் முதலிலே பதவிக்கு வரவேண்டும் என்ற வகையிலே வந்து விட்டாலும் வந்ததற்குப் பிறகு தன்னுடைய தொகுதிக்கு வேண்டிய காரியங்களைச் செய்ய முயலுவார்கள். ஆனால் இன்றையதினம் தனி அதிகாரிகள் பற்றி அப்படிச் சொல்ல முடியாது. யார் அவர்களுக்குப் பயப்படுகிறார்கள். ஆணையாளரைப் கண்டு தனி அதிகாரி பயப்படுவதில்லை. தனி அதிகாரிகள் சொன்னால் யாரும் கேட்பதில்லை. என்னுடைய தொகுதியிலே ஒருவர் என்னிடத்திலே வந்து ஒன்றைச் சொன்னார்கள். அதாவது அவருடைய மனைவியை திருவண்ணாமலை நகராட்சியின் சார்பிலே நடைபெறுகின்ற மகப்பேறு இல்லத்திலே சேர்த்தார். அப்படிச் சேர்த்து பிரசவமும் ஆகிவிட்டது. ஆனால் வீட்டிற்குப் போகின்ற நேரத்திலே அவர்களிடத்திலே ஒரு பில்லைக் கொடுத்து 40 ரூபாய் பணத்தைக் கட்டிவிட்டு வீட்டுக்குப் போகலாம் என்று சொல்லிவிட்டார்கள். இதைப் பற்றி அந்த வாலிபர் என்னிடத்திலே வந்து சொன்னதற்குப் பிறகு நான் திருவண்ணாமலை நகராட்சியின் ஆணையாளரிடத்திலே அதுபற்றி தொடர்பு கொண்டேன். அவர்கள் தானாகக்

கொடுத்தால் வாங்கிக் கொள்ளலாம். ஆனால் கொடுத்துத்தான் ஆக வேண்டும் என்று வற்புறுத்துவது எப்படி சரியானதாக இருக்கும் என்று கேட்டேன். இப்படிப்பட்ட நிலைமை திருவண்ணாமலை, வேலூர் போன்ற பல்வேறு நகராட்சிகளிலே இருக்கின்றது. இவற்றை எல்லாம் நல்ல நிலைமைக்குக் கொண்டு வரவேண்டும் என்றால் முதலிலே இதற்கான முயற்சி எடுக்க வேண்டாமா ? மாண்புமிகு அறநிலையத்துறை அமைச்சர் அவர்கள் பேசுகின்ற போது.........

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: தனி அதிகாரிகள் சட்ட முன்வடிவு பற்றிப் பேசிக் கொண்டிருக்கும்போது அறநிலயத் துறைக்குச் செல்ல வேண்டாம்.

திரு. பெ. சு. திருவேங்கடம் : அறநிலையத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் இங்கே ஒன்றைச் சொன்னார்கள், அதாவது அறங்காவலர்கள் நியமிப்பதை தனி அதிகாரிகள் விரும்பவில்லை என்று சொன்னார்கள். இப்படிப்பட்ட நிலைமை நீடித்தால் எதிர் காலத்திலே நகராட்சி மன்றத் தலைவர் வருவதைக் கூட தனி அதிகாரிகள் விரும்பாத சூழ்நிலை ஏற்பட்டு விடும். ஆகவே இந்த மாதிரி நிலைமைகளை எல்லாம் போக்க வேண்டும் என்றும் உடனடியாகத் தேர்தலை நடத்துவதற்குரிய ஏற்பாட்டினைச் செய்ய வேண்டும் என்றும் கேட்டுக் கொண்டு முடித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ப. குழந்தைவேலு : துணைத் தலைவர் அவர்களே, இன்று மூன்று மசோதாக்கள் மீதும் மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் 15 பேர் தங்களுடைய மேலான கருத்துக்களைத் தெரிவித்திருக்கிறார்கள். இந்த மூன்று மசோதாக்களையும் ஏற்றுக் கொள்ள வேண்டிய நிலைமை இருக்கின்றது என்பதை எல்லோரும் ஏற்றுக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அதற்காக நான் அவர்களுக்கு நன்றியினைத் தெரிவித்துக் கொள்ள கடமைப் பட்டிருக்கிறேன். குறிப்பாக இந்த மசோதா கொண்டுவருவதன் நோக்கம் மாண்புமிகு உறுப்பினர் அனைவருக்கும் தெரியும். அவர்களும் தங்களுடைய கருத்துக்களைத் தெரிவித்திருக்கிறார்கள். ஏற்கெனவே ஊராட்சி மன்றம், ஊராட்சி ஒன்றியம் ஆகியவற்றுக்குத் தேர்தலை நடத்த வேண்டும் என்று முடிவு செய்து தேர்தலுக்கான தேதிகள் கூட அறிவிக்கப்பட்டு ஆதி திராவிடர், பழங்குடியினர் மற்றும் பெண்களுக்கான ஒதுக்கீடுகள் எல்லாம் செய்யப்பட்டது. அப்படி முதல் முறையாகத் தமிழகத்தில்தான் இந்தியத் துணைக் கண்டத்திலேயே ஆதி திராவிட மக்களுக்கும், பெண்களுக்கும், ஒதுக்கீடுகள் தரப்பட்டன. ஆதி திராவிட மக்களுக்கு 18 சதவீதமும், பெண்களுக்கு 15 சதவீதமும் ஒதுக்கப்பட்டது. அதனை இந்த மாமன்றமும் வரவேற்றது, தமிழகத்திலே இருக்கக்கூடிய அத்தனை பேரும் வரவேற்றார்கள். ஆனால் ஒரு சில அரசியல் கட்சிகள் காழ்ப்புணர்ச்சியின் காரணமாகவும் நாளைக்குத்தேர்தல் நடந்தால் தங்களுக்கு வெற்றி கிடைக்காதோ என்ற சந்தேகத்

தின் காரணமாகவும் அவர்கள் எல்லாம் வழக்கு மன்றத்திற்கு இந்த ஒதுக்கீட்டினை எதிர்த்து சென்றதன் காரணத்தால், ரிட் மனுக்களைப் போட்டதன் காரணத்தால் தேர்தல் நடத்துவது தடை செய்யப்பட்டது. இப்போது நீதிமன்றத்திலே அந்த வழக்குகள் இருந்துகொண்டிருக்கின்றன.

ஏறத்தாழ 340 ரிட் மனுக்கள் அங்கே இருக்கின்றன. இதிலே யார் யார் போட்டார்கள் என்ற கேள்விகளை எழுப்பினால் கண்டிப்பாக நான் பதில் சொல்லக் கடமைப் பட்டிருக்கிறேன். பதில் சொல்வதற்கும் தயாராக இருக்கிறேன். உண்மையிலேயே நான் வரிசையாக 340 ரிட் மனுக்களையும் படித்து யார் யார் போட்டிருக்கிறார்கள்? எந்தெந்த வக்கீல்கள் போட்டிருக்கிறார்கள். யார் யாருக்காகப் போட்டிருக்கிறார்கள் என்று படிக்க என்னிடத்திலே குறிப்புகளை வைத்திருக்கிறேன். ஏற்கெனவே கடந்து விட்ட காரியம், செய்து விட்ட செயல் மீண்டும் மீண்டும் படித்துப் பார்த்தாலும், துளைத்துப் பார்த்தாலும் உண்மையிலேயே காலம் தான் செல்லுமே தவிர காரியம் ஆகப்போவது இல்லை.

30-3-1982ம் தேதி இந்த ரிட் மனுக்கள் உயர்நீதிமன்றத்திலே 'டிவிஷன் பென்ச்' என்று சொல்லப்படும் ஆயர் மன்றத்தின் விசாரணைக்கு எடுத்துக் கொள்ளப்பட இருக்கிறது. வருகின்ற 30-3-1982 ஆம் தேதி எல்லா ரிட் மனுக்களையும் உயர்நீதிமன்றம் எடுத்துக் கொள்ள இருக்கிறது. 30-3-1982 ஆம் தேதி எடுத்துக் கொள்ளப்பட்டால் எவ்வளவு சீக்கிரம் இந்த ரிட் மனுக்களின்மீது தீர்ப்புக்களைக் கூற முடியுமோ அவ்வளவு சீக்கிரமாகத் தீர்ப்புகளைக் கூற இருக்கிறார்கள் என்பதை நான் பணிவன்போடு தெரிவிக்கக் கடமைப் பட்டவனாக யிருக்கிறேன்.

ரிட் மனுக்களின் மீது தீர்ப்புக்கள் கூறப்பட்டால் அதற்குப் பின்னால் தேர்தலைச் சீக்கிரமாக நடத்துவதற்கு இந்த அரசு தயாராக இருக்கிறது என்பதையும், ஏற்கெனவே அறிவித்தபடி ஊராட்சிமன்றத் தேர்தல்களையும், ஒன்றியத் தேர்தல்களையும் முதல் கட்டமாகவும், நகராட்சி மன்றத் தேர்தல்களை இரண்டாம் கட்டமாகவும் மாநகராட்சி மன்றத் தேர்தல்களை மூன்றாம் கட்டமாகவும் நடத்த இருக்கிறோம்.

இதிலே முதல் கட்டப் பணி இப்பொழுது தடைப் பட்டிருக்கிறது. தடை செய்யப்பட்டிருக்கிறது. 30-4-1982 ஆம் தேதி டிவிஷன் பென்ச் உயர்நீதிமன்ற ஆயர் மன்றம் இந்த ரிட் மனுக்களை ஆய்விற்கு எடுத்து கொண்டபிறகு எப்போது, எவ்வளவு சீக்கிரமாகத் தீர்ப்புக் கூறுகிறார்களோ அவ்வளவுக்கவ்வளவுசீக்கிரமாக, உடனடியாகத் தேர்தல்களை நடத்துவதற்கு இந்த அரசு தயாராக யிருக்கிறது. முதல் கட்டத் தேர்தல்கள் ஊராட்சி மன்றங்களுக்கும், ஊராட்சி ஒன்றியங்களுக்கும் நடத்தப்பட்ட பிறகு, நகராட்சி மன்றங்களுக்கும், மாநகராட்சி மன்றங்களுக்கும் தேர்தலை நடத்துவதற்கு நாம் தயாராக யிருக்கிறோம்.

1982 மார்ச் 24] [திரு. ப. குழந்தைவேலு]

ஒரு சில சந்தேகங்களைக் கூட இங்கே மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் எழுப்பியிருக்கிறார்கள். நாம் செய்த ஒதுக்கீடுகள், ஆதி திராவிடர்களுக்கு 18 சதவீத ஒதுக்கீடும் பெண்களுக்கு 15 சதவீத ஒதுக்கீடும் செய்தது தவறு என்று நீதிமன்றம் தீர்ப்புக் கூறினால் இந்த அரசு என்ன செய்யப் போகிறது கொள்கை அடிப்படையில் என்ற கேள்வியை எழுப்பியிருக்கிறார்கள்.

எங்களைப் பொறுத்தவரையில் ஆதி திராவிடர்களுக்கு 18 சதவீதமும் ஒதுக்கியாக வேண்டும், பெண்களுக்கு 15 சதவீதமும் ஒதுக்கியாக வேண்டும் என்பதுதான் இந்த அரசின் கொள்கை. இந்தக் கொள்கைக்கு எதிராக ஏதாவது தீர்ப்பு வந்தாலும் கூட 18 சதவீதம் ஆதி திராவிடர்களுக்கும், 15 சதவீதம் பெண்களுக்கும் ஒதுக்க வேண்டும் என்ற கொள்கையைக் கடைப்பிடிக்கின்ற அளவிற்கு என்னென்ன நிலைமைகளை நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமோ அந்த நிலைமையில் கண்டிப்பாக நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்படும் என்ற கருத்தையும் தெரிவிக்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

தனி அதிகாரிகளாக இருக்கின்றவர்கள் கடந்த 1976 ஆம் ஆண்டு ஜூலை மாதத்தில் இருந்து நகராட்சிகளில் இருந்து கொண்டிருக்கிறார்கள். ஜனாதிபதி ஆட்சிக் காலத்தில் இந்த சட்டத்தைக் கொண்டு வந்தார்கள். கொண்டு வந்து அங்கே ஏற்கெனவே இருந்த நகராட்சிகளுடைய சேர்மன்களை, தலைவர்களை பதவி நீக்கம் செய்து அதற்குப் பின்னாலே அந்த நகராட்சிகளுக்கு தனி அதிகாரிகளைப் போட்டார்கள். இந்த தனி அதிகாரிகள் பதவிக் காலம் 31–3–1982 ஆம் தேதியுடன் முடிவடைவதால் அதை நீடிக்கவேண்டிய கட்டாயத்தில் இருக்கிறோம். தற்போது தேர்தல்கள் நடத்த முடியாத சூழ்நிலை. ஆகவேதான் 1 ஆண்டு காலத்திற்கு என்று நீட்டிப்புக் கொடுத்திருந்தாலும் கூட, தேர்தலை முன் கூட்டியே நடத்துவதற்கு வாய்ப்பு ஏற்பட்டாலும் நடத்தக் கூடிய அளவிற்கு இந்தக் காலக் கெடுவை ஆறு மாதமாகக் குறைக்க இந்த சட்டத்திலே வழிவகை செய்யப்பட்டிருக்கிறது. எவ்வளவு சீக்கிரமாக முடியுமோ அவ்வளவு சீக்கிரம் நடத்த இந்த அரசு தயாராக இருக்கிறது.

அடுத்து கோவை மாநகராட்சி பற்றிய விஷயம். கோவை மாநகராட்சியாக கடந்த ஆண்டு மே மாதம் 1ம் தேதி அறிவிக்கப்பட்டது. அதற்குப் பின்னாலே இப்பொழுது ஏறத்தாழ ஒரு ஆண்டுக்காலம் முடிவடைகின்ற சூழ்நிலையில் அந்தக் கோவை மாநகராட்சியில் இன்று இருக்கக் கூடிய வார்டுகள் எண்ணிக்கை 60. நிலைமைகளை ஆராய்ந்து இந்த வார்டுகளின் எண்ணிக்கையை அதிகரிப்பதற்காக 'டீ லிமிடேஷன் கமிட்டி' என்று ஒரு அமைப்பு ஏற்படுத்தப்பட்டிருக்கிறது. வார்டுகளைப் பிரிக்கின்ற பணிகள் நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கின்றன. எனவே உடனடியாக அங்கே தேர்தலை நடத்த முடியாது. அதன் காரணம்

மாக கோவை மாநகராட்சியின் தனி அதிகாரியின் பதவிக் காலத்தை நீட்டிக்க வேண்டிய காலக்கட்டாயத்திலே இந்த அரசு இருக்கிறது என்பதை மாமன்றத்திலே இருக்கிற உறுப்பினர்கள் ஏற்றுக் கொள்வார்கள் என்பதிலே எள்ளளவும் எனக்குத் சந்தேகம் இல்லை.

(மாலை 6—20)

ஆனால் அதே நேரத்தில் கோவை மாநகராட்சியைப் பொறுத்தவரையில் சிறுவாணி குடிநீர் திட்டம்பற்றி மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. சின்னராசு அவர்களும் மற்றுமுள்ள மாண்புமிகு உறுப்பினர்களும் குறிப்பிட்டுச் சொன்னார்கள். அந்தச் சிறுவாணித் திட்டம் ரூ. 16,16,00,000 செலவில் அந்தத் திட்டத்தை நாம் எடுத்து செயல்படுத்திக்கொண்டு இருக்கிறோம். இப்போது கூட இந்த நிதி ஆண்டில் வருகிற 30—6—1982 முடிய அரை ஆண்டிற்கு கேரள அரசு ஒரு கோடி ரூபாய் தேவை என்று கேட்டார்கள். இன்று அதற்குண்டான ஆணைகள் பிறப்பிக்கப் பட்டு ஒரு கோடி ரூபாய் கேரள அரசுக்குக் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. இந்த ஆண்டு முடிவதற்குள்ளாக அந்த சிறுவாணித் திட்டம் முடிவடைந்துவிடும். ஆகவே சிறுவாணித் திட்டம் மூலம் அந்த மாநகராட்சிப் பகுதிகளுக்கு, இப்போது சேர்க்கப் பட்ட பகுதிகளுக்கும் அவர்களுக்கு குடிநீர் வழங்குவதற்கும் அதை நடைமுறைப்படுத்துவதற்கும் இந்த அரசு தயாராக இருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அதேபோல் கோவை மாநகராட்சியைப் பொறுத்த வரையில் மாநகராட்சி என்கிற அந்தஸ்துக்கு உயர்ந்திருந்தாலும் கூட இன்னும் பல்வேறு வசதிகள் கோவை மாநகராட்சிக்கு கிடைக்க வில்லையென்பதை நான் ஏற்றுக்கொள்கிறேன். நான் செல்கிற நேரத்தில் எல்லாம் அந்தந்தப் பகுதிகளுக்குச் சென்று சாலைகளை அபிவிருத்தி செய்ய வேண்டுமென்று சொன்னாலும், பராமரிப்பு கள் செய்யவேண்டுமென்று சொன்னாலும், அங்கிருக்கக்கூடிய சாக்கடைகளை சரிவர போகிற அளவிற்கு செய்ய வேண்டும் என்று சொன்னாலும், தெருக்களை சுத்தமாக வைக்கவேண்டு மென்று சொன்னாலும், விளக்குகள் எரியாமல் இருந்தால் எரிய வைக்கிற வகையிலும் நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டு வருகின்றன என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். இன்று சாலைகள் பராமரிக்க மட்டும் கோவை மாநகராட்சிக்கு ஒரு கோடி ரூபாய் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. அந்த ஒரு கோடி ரூபாய் இன்று செலவழிக்கப்பட்டு வருகிறது.

கோவை மாநகராட்சியானதற்குப் பின் பாரதியார் பல்கலைக் கழகத்தை இந்த ஆண்டு துவக்க இருக்கிறார்கள். அதற்கு முன்பாகவே அங்கிருக்கக்கூடிய சாலைகளை பராமரித்து, நல்ல முறையில் செப்பனிடுவதற்காகவும், சாலைகளின் இரு மருங்கிலும் செடிகள், மரங்களை வளர்ப்பதற்கும் ஏற்பாடுகள்

செய்யப்பட்டு ஏறத்தாழ இரண்டு கோடி ரூபாய் திட்டம் நடைபெற்றுக்கொண்டிருக்கிறது என்பதை நான் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அதேபோல் கோவை மாநகராட்சியைப் பொறுத்தவரையில் அருமை நண்பர் திரு. சின்னராசு அவர்கள் சொன்னதுபோல் இன்று பல்வேறு பகுதிகள் சேர்க்கப்பட்டிருக்கின்றன. சேர்க்கப்பட்ட பகுதிகளுக்கு மின்சார இணைப்புகள் கொடுக்கவேண்டுமென்று சொன்னார்கள். அதை மின்சாரத் துறைதான் கொடுக்க வேண்டிய சூழ்நிலை இருக்கிறது. மாநகராட்சிப் பகுதிகளுக்கு மின்சாரம் வழங்கப்பட்டுக்கொண்டு இருக்கிறது. எல்லாப் பகுதிகளுக்கும் மின்சாரம் வழங்க மின்சாரத்துறையினரை அணுகி நாம் கேட்டுக்கொண்டிருக்கிறோம். அவர்கள் ஆணை பிறப்பிக்க இருக்கிறார்கள் என்பதை கூறிக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

சென்னையைப் பொறுத்தவரையில் மாநகராட்சி தனி அதிகாரிக்கு பதவிக் காலம் 30—5—1982 யோடு முடிவடைகிற காரணத்தால் அப்போது மாமன்றக் கூட்டம் இருக்காது என்பதால் முன்கூட்டியே இந்தச் சட்டத்தைக் கொண்டு வந்திருக்கிறோம். ஆகவே 30—5—1982-ல் இருந்து ஒரு ஆண்டுக் காலம் தள்ளி வைத்து, அதே நேரத்தில் சென்னையில் தேர்தல்கள் சீக்கிரம் நடைபெறவேண்டுமென்று சொன்னால் அதை ஆறு மாதமாகக் குறுக்குகிற அளவிற்கு வழிவகை செய்ய வேண்டுமென்று இந்தச் சட்ட முன்வடிவு கொண்டுவரப்பட்டிருக்கிறது.

சென்னை மாநகராட்சியைப் பொறுத்த வரையில் 1973-ஆம் ஆண்டு ஏற்கனவே இருந்த மேயர், மன்ற உறுப்பினர்கள் பதவிக் காலம் போய், கலைத்துவிட்டு அதற்குப் பின்னால் தனி அதிகாரி ராஜ்யத்தை ஏற்படுத்தியது உறுப்பினர்களுக்குத் தெரியும். ஆனால் திரு. பாலன் அவர்களும் மற்றுமுள்ள உறுப்பினர்களும் சொன்னார்கள். குறிப்பாக திரு. இளையபெருமாள் அவர்களைப் போன்றவர்கள் மாநகராட்சி பற்றிய பல்வேறு கருத்துக்களை எடுத்துச் சொன்னார்கள். மாநகராட்சிப் பகுதிகளில் துப்புறவுப் பணிகள், விளக்குகள் எரியாமல் இருந்தால் எரிய வைப்பதற்குரிய நடவடிக்கைகள் எடுத்தல் இவை எல்லாம் எடுக்கப்பட்டு வருகின்றன. ஒவ்வொரு கோட்டமாக நானே நேரடியாகச் சென்று, அதிகாரிகளை வைத்துக்கொண்டு மக்கள் குறைகளைக் கேட்டு உடனடியாக நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டு வருகின்றன. ஆகவே சீக்கிரமாக தேர்தல்கள் நடத்தி மாமன்ற உறுப்பினர்கள் அந்தப் பதவிக்கு வருகிற சூழ்நிலையை ஏற்படுத்த முடியுமோ அதை ஏற்படுத்துவோம் என்று இந்த நேரத்தில் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

ஆக, இந்த மூன்று மசோதாக்கள் மீதும் பல்வேறு உறுப்பினர்கள் அவர்களது மேலான கருத்துக்களை வழங்கியிருக்கிறார்கள். அவர்கள் தொகுதிகளில் என்னென்ன தேவை என்பதையும்

மானியக் கோரிக்கையில் பேசுவது போல் கூறியிருக்கிறார்கள். அவற்றையெல்லாம் நான் கவனத்தில் வைத்துக்கொண்டிருக்கிறேன்.

ஆலோசனைக் குழுக்கள் பற்றிச் சொன்னார்கள். ஆலோசனைக் குழுக்கள் இனி புதிதாக நாம் ஏற்படுத்தத் தேவையில்லை. காரணம், நீதமன்றம் 30—3—1982-க்குள் தீர்ப்பு வழங்கி விட்டால் தேர்தல்களை தொடங்கி நடத்த இருக்கிறோம். அந்நிலையில் ஆலோசனைக் குழுக்கள் போடுவது என்றால் நாமாகவே மீண்டும் தேர்தல்களை தள்ளிவைக்கிறார்களோ என்ற சந்தேகம் மக்களுக்கு ஏற்பட்டு விடும்: ஆகவே ஆலோசனைக் குழுக்கள் தேவையில்லை.

இருக்கின்ற ஆலோசனைக் குழுக்கள் முறையாக திறம்பட நடைபெறுவதற்கு, அருமை நண்பர் ஆறுமுகம் அவர்கள் சொன்ன அந்த ஆலோசனையின் அடிப்படையில், மாதம் ஒரு முறை அந்த ஆலோசனைக் குழுவின் கூட்டம் நடைபெற வேண்டும், அவர்கள் ஆலோசனை பெறப்பட வேண்டும் என்கிற தாக்கீது அவர்களுக்கு அனுப்பப்படும் என்ற உத்திரவாதத்தை நான் இந்த நேரத்தில தெரிவித்துக் கொண்டு, மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் கூறிய மேலான ஆலோசனைகளை நான் ஏற்றுக் கொள்கிறேன்.

இங்கே, மார்க்சிஸ்ட் கம்யூனிஸ்ட் கட்சியின் தலைவர் சங்கரய்யா அவர்கள் பல்வேறு யோசனைகளைத் தெரிவித்தார்கள். அவருடைய கட்சியைப் பொறுத்த வரையில், எந்த ரிட் மனுவையும் உயர்நீதி மன்றத்திலே போடவில்லை என்று தெரிவித்தார்கள். நான் அதற்காக அவர்களைப் பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். யார் யார் போட்டிருக்கிறார்கள் என்பதை விளம்பரப் படுத்துவதற்காக வரவில்லை. ஆனால், அப்படிப் போட்டவர்களும் ஒரு நல்ல எண்ணத்தின் அடிப்படையிலே போட்டிருக்கலாம். ஆனால், அங்கே இருக்கின்ற மனுக்கள் மீது சீக்கிரம் ஒரு நல்ல தீர்ப்பு வரும் என்று காத்துக்கொண்டிருக்கிறோம். உயர்நீதி மன்றத்திலே விரைவிலே ஒரு நல்ல தீர்ப்பை கொடுக்க இருக்கிறார்கள் என்ற நம்பிக்கையிலே இந்த மசோதாக்களை நிறைவேற்றித் தரவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொண்டு அமைகிறேன்.

நகராட்சி மன்றங்கள் (தனி அதிகாரிகள் நியமனம்) திருத்தச் சட்ட முன்வடிவு, 1982.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி : '' தமிழ்நாடு 1982 ஆம் ஆண்டு நகராட்சி மன்றங்கள் (தனி அதிகாரிகள் நியமனம்) திருத்தச் சட்ட முன் வடிவு (சட்ட மன்றப் பேரவை சட்ட முன் வடிவு எண். 18/1982) ஆய்வுக்கு எடுத்துக் கொள்ளப் பெற வேண்டும் ''.

1982 மார்ச் 24]

தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று, நிறை வேற்றப்பெற்று, சட்ட முன்வடிவு பிரிவு வாரியாக ஆய்வுக்கு எடுத்துக் கொள்ளப்பெற்றது.

பிரிவு 2 பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று, நிறைவேற்றப் பெற்றது.

பிரிவு 1, முகப்புரை, நெடுந் தலைப்பு ஆகியவை பேரவை யின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று, நிறைவேற்றப் பெற்றது.

மாண்புமிகு திரு ப. குழந்தைவேலு : துணைத் தலைவர் அவர்களே, ''தமிழ்நாடு 1982-ஆம் ஆண்டு நகராட்சி மன்றங்கள் (தனி அதிகாரிகள் நியமனம்) திருத்தச் சட்ட முன்வடிவு(சட்ட மன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண். 18/1982) நிறை வேற்றப் பெற வேண்டும்.''

தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று, சட்ட முன் வடிவு நிறைவேற்றப்பெற்றது.

கோயம்புத்தூர் மாநகராட்சி (திருத்த) சட்ட முன் வடிவு, 1982.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : பேரவை முன் னுள்ள கேள்வி : ''1982-ஆம் ஆண்டு கோயம்புத்தூர் மாநக ராட்சி (திருத்த) சட்ட முன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண். 19/1982) ஆய்வுக்கு எடுத்துக் கொள்ளப் பெறவேண்டும்''.

தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று, நிறைவேற் றப்பெற்று, சட்ட முன்வடிவு பிரிவு வாரியாக ஆய்வுக்கு எடுத்துக் கொள்ளப்பெற்றது.

பிரிவு 2 பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று, நிறைவேற்றப் பெற்றது.

பிரிவு 1, முகப்புரை, நெடுந் தலைப்பு ஆகியவை பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று, நிறைவேற்றப் பெற்றது.

மாண்புமிகு திரு ப. குழந்தைவேலு : துணைத் தலைவர் அவர்களே, ''1982-ஆம் ஆண்டு கோயம்புத்தூர் மாநகராட்சி (திருத்த) சட்ட முன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை சட்ட முன் வடிவு எண். 19/1982) நிறைவேற்றப் பெற வேண்டும்.

தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று, சட்ட முன் வடிவு நிறைவேற்றப் பெற்றது.

சென்னை மாநகராட்சி (திருத்த) சட்டமுன் வடிவு 1982.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் ; பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி : '' 1982-ஆம் ஆண்டு சென்னை மாநகராட்சி (திருத்த) சட்டமுன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை சட்ட முன் வடிவு எண். 20/1982) ஆய்வுக்கு எடுத்துக்கொள்ளப் பெற வேண்டும்.''

தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று, நிறைவேற்றப்பெற்று, சட்ட முன்வடிவு பிரிவு வாரியாக ஆய்வுக்கு எடுத்துக் கொள்ளப்பெற்றது.

பிரிவு 2 பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று, நிறைவேற்றப் பெற்றது.

பிரிவு 1, முகப்புரை, நெடுந் தலைப்பு ஆகியவை பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று, நிறைவேற்றப் பெற்றது.

மாண்புமிகு திரு. ப. குழந்தைவேலு : துணைத் தலைவர் அவர்களே, '' 1982-ஆம் ஆண்டு சென்னை மாநகராட்சி (திருத்த சட்ட முன்வடிவு (சட்ட மன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண். 20/1982) நிறைவேற்றப்பெற வேண்டும்.''

தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று, சட்ட முன் வடிவு நிறைவேற்றப்பெற்றது.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : பேரவையின் இன்றைய அலுவல்கள் இத்துடன் முடிவுற்று, நாளை 25—3—1982-ஆம் தேதி காலை 9—00 மணிக்குப் பேரவை மீண்டும் கூடும்.

பின்னர் பேரவை மாலை 6—29 மணிக்கு ஒத்திவைக்கப் பெற்றது.

(8) பேரவைமுன் வைக்கப்பெற்ற ஏடுகள்.

அ. சட்டப் படிக்கான விதிகளும், ஆணைகளும்

148. நெருக்கடி நிலைக்கு முன்னர் 1—1—1972 முதல் 31—1—1976 வரையிலான காலத்தில் நடந்த அத்துமீறல்கள் குறித்து விசாரிக்க அமைக்கப்பட்ட தனி நபர் கமிஷன் சென்னை உயர்நீதி மன்ற ஓய்வுபெற்ற நீதிபதி திரு என். எஸ். இராமசாமி அவர்களின் இடைக்கால அறிக்கை—எட்டாம் பகுதி (தமிழ்) (1952-ஆம் ஆண்டு விசாரணைக் கமிஷன் சட்டத்தில் (மத்தியச் சட்டம் 60/1952) 3 (4) பிரிவின்கீழ் பேரவை முன் வைக்கப் பெற்றது).

1982 மார்ச் 24]

ஆ, அறிக்கைகள், அறிவிப்புகள் ஏனைய தாள்கள்

147. கோரிக்கை எண். 3—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள் நிர்வாகம் பற்றிய கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு, 1982–83 (தமிழ், ஆங்கிலம்).

148. கோரிக்கை எண். 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணி கப்பல் போக்குவரத்து மற்றும் கோரிக்கை எண். 53–சாலைப் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச்செலவு குறித்து கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு, 1982–83 (தமிழ், ஆங்கிலம்).

149. கோரிக்கை எண். 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணி, கப்பல் போக்கு வரத்து மற்றும் கோரிக்கை எண். 53–சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு—சாதனை பற்றிய ஆய்வுரை, 1982–83 (தமிழ், ஆங்கிலம்.)

150. தமிழ்நாடு துறைமுகத் துறை— சாதனை விளக்க அறிக்கை, 1982–83 (தமிழ், ஆங்கிலம்).

151. உள்ளாட்சி மன்றங்கள் பஞ்சாயத்து ராஜ் நிறுவனங்களுக்குக் கொடுக்கப்படும் இழப்பீட்டுத் தொகைகள் மற்றும் ஒதுக்கீடுகள் பற்றிய மதிப்பீட்டுக் குழு அளித்த பரிந்துரைகளின் மீது அரசு மேற்கொண்டுள்ள நடவடிக்கைகள் குறித்துமதிப்பீட்டுக் குழு அளிக்கும் பதினொன்றாவது அறிக்கை (ஏழாவது சட்டமன்றப் பேரவை) 1980–82 (தமிழ்).

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

[1982 மார்ச் 24

(625ம் பக்கத்திலுள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க.)

கோரிக்கை எண். 3.

மோட்டார் வண்டிகள் குறித்த சட்டங்கள்—நிர்வாகம்—கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு.

போக்குவரத்துத்துறையின் அமைப்பு.

1939-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம், 1974-ஆம், ஆண்டு தமிழ்நாடு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்டம் ஆகிய இச்சட்டங்களில் இயற்றப்பட்ட விதிகளை நிருவகிப்பது போக்குவரத்துத் துறையின் பொறுப்பாகும். மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம் போக்குவரவை ஒழுங்குபடுத்துவதோடு, மோட்டார் வண்டிகளைப் பதிவு செய்தல், போக்குவரத்து வண்டிகள் மீது பொறுப்பு வகித்து ஓட்டுநர்களுக்கு உரிமம் வழங்குதல், போக்குவரத்தை ஒழுங்கு படுத்தல், பிறருக்கு நேரும் இடர்ப்பாடுகளுக்காக மோட்டார் வண்டி விபத்து ஈட்டுறுதி செய்தல் முதலியவைகளுக்கு வகை செய்கிறது. பயணிகள், சரக்குகள் போக்குவரத்திற்குப் போதுமான வசதிகளைச் செய்து அப்போக்குவரத்தில் மக்கள் பாதுகாப்பிற்கு உறுதி செய்வது இதன் குறிக்கோளாகும்.

2. போக்குவரத்து ஆணையாளரின் நிருவாகப் பொறுப்பின் கீழ் போக்குவரத்துத்துறை செயற்படுகிறது. இதன் ஆணையாளர் மாநிலப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றத்தினரும் ஆவார். மாநில அளவில், போக்குவரத்து இணை ஆணையாளர்கள்இருவர், போக்குவரத்துத் துணை ஆணையாளர்கள் மூவர், உதவிச் செயலாளர்கள் மூவர், துறைச் சார்பாளர் ஒருவர், கணக்கு அதிகாரி ஒருவர், மோட்டார் வண்டிகள் உதவிப் பொறியாளர் ஒருவர், புள்ளியல் துறை உதவி இயக்குநர் ஒருவர் ஆகியோர். போக்குவரத்து ஆணையாளருக்கு உதவி புரிகின்றனர். அரசுப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றம், அதன் செயலாளர், வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றங்கள், வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றங்களின் செயலாளர்கள் ஆகியோர் பிறப்பிக்கும் உத்தரவுகளுக்கு எதிரான மேல் முறையீடுகளையும் மறு விசாரணை மனுக்களையும் மாவட்ட நீதிபதி பதவித் தரத்திலுள்ள மாநிலப் போக்குவரத்து மேல் முறையீட்டு நடுவர் மன்றம் விசாரணை

1982 மார்ச் 24]

செய்கிறது. மாநிலப் போக்குவரத்து மேல் முறையீட்டு நடுவர் மன்றச் செயலாளர் என்று பதவிப் பெயர் கொண்ட வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரியின் பதவித் தரத்திலுள்ள அதிகாரி ஒருவர், மாநிலப் போக்குவரத்து மேல் முறையீட்டு நடுவர் மன்றத்துக்கு உதவியாகப் பணியாற்றுகின்றார்.

3. வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளின் தலைமையிடங்களில் உள்ள 15 பிரிவு அலுவலகங்கள் உட்பட பிரிவு அலுவலகங்கள் 45 உள்ளன. வண்டிகளின் எண்ணிக்கைக்கேற்ப ஒவ்வொரு பிரிவும் மோட்டார் வண்டிகளின் ஆய்வாளர் நிலை I இன் தலைமையின் கீழ் அல்லது மோட்டார் வண்டிகள் ஆய்வாளர் நிலை II அல்லது இவ்விருவர் தலைமையின் கீழ் உள்ளது. வட்டாரம் முழுவதும் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரியின் பொறுப்பில் இருக்கிறது. இவர் சம்பந்தப்பட்ட வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றத்தின் செயலளாராகவும் பணியாற்றுகிறார். மேற்பார்வை வசதிக்காக மாநிலம் முழுவதும் ஆறு மண்டலங்களாகப் பிரிக்கப்பட்டுள்ளன. ஒவ்வொரு மண்டலமும் போக்குவரத்துத் துணை ஆணையாளர் ஒருவரின் பொறுப்பில் உள்ளது. போக்குவரத்துத் துணை ஆணையாளர்கள் அவருடைய மண்டலங்களுக்கு வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளாகவும் செயல்படுகின்றனர். மண்டலத்தில் உள்ள போக்குவரத்துத் துணை ஆணையாளருக்கு உதவியாக, தலைமையிடங்களில் நிருவாகப் பணியாளர்கள், மோட்டார் வண்டி ஆய்வாளர்கள் (பறக்கும் படைகள்), கணக்கு உதவி அதிகாரி ஒருவர் ஆகியோரும், மாவட்டங்களில் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளும் செயல்படுகின்றனர்.

4. சென்னை மாநகரைப் பொறுத்த வரை போக்குவரத்துத் துணை ஆணையாளர் ஒருவர், வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றத்தாராகச் செயல்படுகிறார். சென்னை பெருநகரில் மட்டும் இயங்கும் பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரை நாட்டுடமையாக்கப்பட்ட பேருந்துப் போக்குவரத்துத் தொடர்பான பணியையும் அவர் கவனிக்கிறார். சென்னை மாநகரில் மூன்று வட்டார ப்போக்குவரத்து அலுவலர்கள் உள்ளனர்.

மோட்டார் வண்டிகள் போக்குவரத்து வளர்ச்சியும், வசதிகளும்.

5. கடந்த இரண்டு ஆண்டுகளுக்கான ஒப்பீட்டுப்புள்ளி விவரங்கள் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன :—

நாள்,	பயணப்பேருந்துகள்.		சரக்கு வண்டிகள்.	
	தனியார் துறை.	அரசுத் துறை.	பொது வாடகை வண்டிகள்.	தனியார் வாடகை வண்டிகள்.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
31—12—1980	5,104	6,718	28,796	3,309
31—12—1981	.5,064	7,370	31,191	3,386

ஒப்பந்த வண்டிகள்.	ஏனையபோக்கு வரத்து வண்டிகள்.	போக்குவ்ரத்து வண்டிகளின் மொத்த எண்ணிக்கை.
(6)	(7)	(8)
19,988	17,584	81,499
20,589	19,374	86,954

6. பொதுமக்களின் நலனைக் கருத்திற் கொண்டு, எந்தெந்த வழித்தடங்களில் பயணிப்பேருந்துகளை இயக்குவது அவசியம் என்று கருதப்படுகிறதோ அந்த வழித்தடங்களுக்குரிய அனுமதிகள் போக்குவரத்து அதிகாரிகளால் வழங்கப்படுகின்றன. இம் மாநிலம் முழுவதிலும் இயக்குவதற்காக, சரக்கு ஊர்திகள், வாடகைக் கார்கள், சுற்றுலா வாடகைக் கார்கள், ஆகியவற்றிற்கும் சென்னை மாநகர் நீங்கலாக ஆட்டோ ரிக்ஷாக்களுக்கும் நிபந்தனை ஏதுமின்றி அனுமதிகள் வழங்கப்படுகின்றன. போக்குவரத்து ஊர்திகளைக் குறிப்பிட்ட காலத்திற்கொருமுறை ஆய்வு செய்தல் அந்தந்த ஊர்திகளில் ஏற்றிச் செல்வதற்குரிய பயணிகளின் எண்ணிக்கையை வரையறுத்தல், வசதியாக இருக்கைகளை வைத்தல், பயணிப் பேருந்துகளைப் பொறுத்த மட்டில் இருக்கை வரிசைகளின் இடையே காணப்படும் இடைவெளி, சரக்கு ஊர்திகளைப் பொறுத்த மட்டில் சரக்கு ஏற்றிய பிறகு அவ்வூர்திகளின் எடை எவ்வளவாக இருக்கவேண்டும் என்பது, வேகக் கட்டுப்பாடு, ஒட்டுநர்களுக்கு உரிமம் வழங்குதல், ஆகியவற்றின் வாயிலாகப் பொதுமக்களின் பாதுகாப்புக்கும், வசதிக்கும் உறுதி செய்யப்பட்டுள்ளது.

7. பயணிப் போக்குவரத்தினை நாட்டுடைமையாக்கும் அரசின் கொள்கைக் கேற்ப அரசுத் துறையில் இயங்கி வரும் பயணிப் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை சீராகப் பெருகி வருகிறது. 1981-ஆம் ஆண்டில் சரக்கு ஊர்திகளின் எண்ணிக்கை 2,472ஆக அதிகரித்துள்ளது. சரக்குகளை இந்நாடு முழுவதிலும் ஒரு மாநிலத்திலிருந்து பிறிதொரு மாநிலத்திற்குக் கொண்டுசெல்வதை ஊக்குவிக்கும் நோக்கத்திற்காக, பொது வாடகை வண்டிகளுக்குரிய தேசிய அனுமதிகள் வழங்கப்படுகின்றன. அத்தகைய 400 அனுமதிகள் ஏற்கெனவே தமிழ்நாடு மாநிலப் போக்குவரத்து அதிகாரியால் வழங்கப்பட்டுள்ளன. மேலும், 400 அனுமதிகள் ஒதுக்கப்பட்டு அவற்றை வழங்குவது குறித்து மாநிலப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றம் பரிசீலித்து வருகிறது.

8. சுற்றுலாவை வளர்க்க நாடு முழுவதும் ஒப்பந்த வண்டிகளை இயக்க தேசிய அனுமதிகள், 168 அனைத்திந்திய சுற்றுலா மோட்டார் கார்கள், 51 அனைத்திந்திய சுற்றுலாப் பயணிகள் பேருந்துகள் ஆகியவற்றிற்கு வழங்கப்பட்டுள்ளன.

[1982 மார்ச் 24]

மாநிலங்களுக்கிடையே போக்குவரத்து.

39. ஒரு மாநிலத்திலிருந்து மற்றொரு மாநிலத்திற்குப் பயணிகள், சரக்குகள் போக்குவரத்து தாராளமாக நடைபெறும் பொருட்டு, அண்டை மாநிலங்களுடன் பரிமாற்ற உடன்பாடுகள் செய்து கொள்ளப்படுகின்றன. மாநிலங்களுக்கிடையே வழித்தடங்களில் செல்லும் பயணி பேருந்துகளுக்கு மாநிலப்போக்குவரத்து அதிகார மன்றம் அனுமதிகள் வழங்குகிறது. தமிழ்நாட்டிற்கும் அண்டை மாநிலங்களுக்கிடையேயும் உடன்பாடுகள் செய்து கொள்ளப்பட்டன. தமிழ்நாட்டிற்கும் அண்டை மாநிலங்களாகிய ஆந்திரப்பிரதேசம், கேரளம், கருநாடகம் ஆகிய மாநிலங்கள் ஒவ்வொன்றுக்கும் இடையே ஒப்பந்தங்கள் ஏற்கெனவே, செய்து கொள்ளப்பட்டுள்ளன. அந்தந்த மாநிலங்களில் பயணிப் பேருந்துகள் சென்று வரும் கிலோ மீட்டர் சம தொலைவு அடிப்படையில் இந்த ஒப்பந்தங்கள் செய்து கொள்ளப்படுகின்றன. 1939ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் 63(3பி) பிரிவின் கீழ் மத்திய அரசின் நேரடி ஆட்சிப் பகுதியான புதுச்சேரியுடன் ஒப்பந்தம் செய்து கொள்வது பற்றி ஆராயப்பட்டு வருகிறது. தமிழ்நாட்டிற்கும் புதுச்சேரிக்கும் இடையே செய்து கொள்ளப்படும் ஒப்பந்தத்தை முடிவு செய்வதற்கு அமைச்சர்கள் அளவில் பேச்சுவார்த்தை 6-2-1982ஆம் நாளன்று நடைபெற்றுள்ளது.

10. சரக்கு வண்டிகள், ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் ஆகியவற்றின் அனுமதிமீது மேலொப்பமிடுவதற்காக, அண்டை மாநிலங்களுடன் ஏற்கெனவே செய்து கொள்ளப்பட்ட ஏற்பாடுகள் இன்னும் தொடர்ந்து செயலில் இருக்கின்றன. கூட்டு அனுமதித் திட்டத்தின் கீழ் தமிழ்நாடு, கருநாடகம், கேரளம், ஆந்திரப்பிரதேசம், குஜராத், மகாராட்டிரம் ஆகிய மாநிலங்கள், மத்திய அரசின் நேரடி ஆட்சிப் பகுதிகளான, புதுச்சேரி, கோவா, டாமன், டையு, தாத்ரா, நகர் ஹவலி ஆகியவை அடங்கிய தென் மண்டலத்தில் 900 சரக்கு வண்டிகள் ஓடுவதற்கு தனி உடன்பாடு செய்து கொள்ளப்பட்டுள்ளது. 900 அனுமதிகளில் 496 அனுமதிகள், ஏற்கெனவே வழங்கப்பட்டுள்ளன. இந்தியா முழுவதிலும் அல்லது 5 மாநிலங்களுக்குக் குறையாத அண்டை மாநிலங்களிலும் சரக்குப் போக்குவரத்துத் தடையின்றி அனுமதிக்கும் நோக்கோடு சரக்கு ஊர்திகளுக்கு தேசிய அனுமதிகளை வழங்கும் திட்டம் ஒன்றை இந்திய அரசு வகுத்துள்ளது. ம்மாநிலத்திற்காக இந்திய அரசு வரையறுத்துள்ள அனுமதிகளின் எண்ணிக்கை 800 ஆகும். மீன் எடுத்துச் செல்லும் வண்டிகள் உட்பட 25 சரக்கு வண்டிகளுக்காகக் கேரளம், தமிழ்நாடு, ஆந்திரப் பிரதேசம், ஆகிய மாநிலங்களுக்கிடையே தனி முக்கூட்டு ஒப்பந்தம் ஒன்று செய்து கொள்ளப்பட்டுள்ளது. மேற்சொன்ன அனுமதிகளில், 13 அனுமதிகள் இதுவரை வழங்கப்பட்டு உள்ளன. தென் மண்டலத் திட்டத்தின் கீழ் ஏற்கெனவே 20

சுற்றுலா வாடகை மோட்டார் வண்டிகளுக்கு அனுமதிகள் வழங்கப்பட்டுள்ளன. இது தற்போது 100 ஆக அதிகரிக்கப் பட்டுள்ளது. 93 அனுமதிகள் ஏற்கெனவே வழங்கப்பட்டுள்ளன. எஞ்சிய 7 அனுமதிகள், நீதிமன்றத் தடை ஆணைகளினால் நிறுத்தி வைக்கப்பட்டுள்ளன.

பயணிப் போக்குவரத்தை நாட்டுடைமையாக்குதல்,

11. பயணிப் போக்குவரத்தை நாட்டுடைமையாக்கும் கொள்கைக்கு இணங்க, பின்வரும் வகையில், தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களுக்குக் கொடுக்கப்பட்டுள்ள உரிமங்களின் செயல் திறன் கால அளவு முடிவடையும்பொழுது அந்தப் பேருந்து வழித் தடங்கள் அரசால் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன :—

(i) 75 மைல்களும் (125 கி.மீ.) அதற்கு அதிகமான தொலைவுகளும் கொண்ட விரைவு, சாதாரணப் போக்குவரத்துப் பேருந்துகள் அனைத்தும் ;

(ii) எவ்வளவு தொலைவாக இருந்த போதிலும் சென்னை மாநகரிலிருந்தும் தொடங்கும் அல்லது முடிவடையும் வழித் தடங்கள் அனைத்தும் ;

(iii) கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலிருந்து தொடங்கும், அல்லது அங்கு முடிவடையும் வழித் தடங்கள் உட்பட கன்னியா குமரி மாவட்டத்திலுள்ள வழித் தடங்கள் அனைத்தும்.

12. இக்கொள்கை, 1967 ஆம் ஆண்டில் உருவாக்கப்பட்டது. பேருந்து உரிமையாளர்கள் நீதிமன்றத்துக்குச் சென்றதால் மேற்சொன்ன எல்லா வகை வழித் தடங்களையும் நாட்டுடைமை ஆக்கும் பணி மெதுவாகவே நடைபெற்றது. 1967 இல் வகுத்த நாட்டுடைமையாக்கும் கொள்கையின் வரம்பிற்குள் வரும் வழித் தடங்களில் தனியார் பேருந்துகள் இன்னும் இயங்கிக் கொண்டு இருக்கின்றன. நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டத்தை விரைவு படுத்தும் பொருட்டு 50 பேருந்துகளுக்கு மேல் சொந்தத்தில் வைத்துள்ள தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களின் பயணிப் பேருந்துகள், தமிழ்நாடு 1971 ஆம் ஆண்டு பேருந்து உரிமை யாளர்களின் பயணிப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) சட்டத் தின் கீழ் அரசு கையகப்படுத்தியது. ஐந்தாண்டுக் காலத்திற்குள் பயணிப் போக்குவரத்துப் பணிகள் அனைத்தையும் நாட்டுடை மையாக்கும் தனது கொள்கையை 1972 ஆம் ஆண்டு ஆகஸ்டு திங்களில் அரசு அறிவித்தது. இக்கொள்கைக்குச் செயல் வடிவம் கொடுப்பதற்காக நிறைவேற்றப்பட்ட தமிழ்நாடு 1973 ஆம் ஆண்டுப் பயணிப் பேருந்துகள்—ஒப்பந்த பேருந்துகள் (கையகப் படுத்தல்) சட்டம் செல்லுபடியற்றதென உயர்நீதி மன்றத்தால் தள்ளுபடி செய்யப்பட்டது. இதனை எதிர்த்து உச்ச நீதிமன்றத்

திற்கு மேல் முறையீடு செய்து கொள்ளப் பட்டது. அதன் மீது இன்னும் முடிவெடுக்கப்படவில்லை. உச்ச நீதிமன்றம் முடிவெடுக்கும் வரையில், 1939 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் கீழ் வகுக்கப்பட்டுள்ள இயல்பான சட்ட விதித்துறையின் கீழ் இக்கொள்கை குறித்து தொடர்ந்து நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு வருகிறது. தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களை நீக்கிவிட்டு அதற்குப் பதிலாக அரசுப் பேருந்துகளை விடுவதற்கான நடைமுறை இவ்வாறாக இருப்பதால் புதிய வழித் தடங்களைத் தொடங்குவதற்கும், ஏற்கெனவே உள்ள போக்குவரத்துப் பணிகளைப் பெருக்குவதற்கும் பொறுப்பைப் பூண்டுள்ள அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் அதற்கெனத் திட்டங்களை வெளியிடும்.

ஆலோசனைக் குழுக்கள்

13. பல்வேறு போக்குவரத்து முறைகளுக்கு இடையே ஒருங்கிணைப்பு ஏற்படுத்துவதற்காக இம்மாநிலத்தில் தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி மன்றம் உள்ளது. இதன் தலைவர் போக்குவரத்துத்துறை அமைச்சராவார். மேற்சொன்ன மன்றத்தின் கீழ் உள்ள நிலைக் குழுக்கள் பற்றிய விவரங்கள் வருமாறு :—

நிலைக் குழுக்கள். (1)	அமைப்பாளர். (2)
(1) சாலை, இரயில், விமானம் உள் நாட்டு நீர் வழிப் போக்குவரத்து, கரையோர கப்பல் போக்குவரத்து ஆகியவற்றை மேம்படுத்துதலும் பேணுதலும்.	போக்குவரத்துத் துறைச் செயலாளர்.
(2) போக்குவரத்துப் பொறியியல் போக்குவரத்து விதிகளைச் செயற்படுத்தல், போக்குவரத்து விதிகளைப் பின்பற்றும்படி பொதுமக்களிடம் உரிய நெறி முறைகளைப் பரப்புதல்.	உள்துறைச் செயலாளர்.
(3) போக்குவரத்து வண்டிகள், துணை கருவிகள், எரிபொருள்கள் ஆகியவற்றைத் தயாரித்து வழங்குதல்.	தொழில்துறைச் செயலாளர்.

14. போக்குவரத்தைக் கவனித்து வரும் பல்வேறு துறைகளுக்கிடையே ஒருங்கிணைப்பை ஏற்படுத்தப் போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் தலைமையில் ஒருங்கிணைப்புக் குழு உள்ளது.

15. காவல்துறை கமிஷனரைத் தலைவராகவும், காவல்துறை துணைக் கமிஷனரை (போக்குவரத்துப் பிரிவு) செயலாளராகவும் அரசுச் சார்புள்ள ஏழு உறுப்பினர்களும் கொண்ட மாநகர் சாலை மேம்பாடு போக்குவரத்துத் திட்டக் குழு உள்ளது.

16. மாவட்டங்களில், மாவட்ட ஆட்சியர் தலைவராகவும், காவல்துறை சூப்பிரண்டெண்ட் செயலாளராகவும், ஒவ்வொரு மாவட்டத்தின் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரி உட்பட ஆறு அல்லது ஏழு மாவட்ட அதிகாரிகளை உறுப்பினர்களாகவும் கொண்ட மாவட்ட சாலை மேம்பாடு போக்குவரத்துத் திட்டக் குழுக்கள் உள்ளன.

17. மாநகரங்களில் போக்குவரத்து மேம்பாட்டுத் திட்டத்தைச் செயற்படுத்துவதற்காகப் போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரைத் தலைவராகவும், அரசுச் சார்புள்ள 21 பேரை உறுப்பினர்களாகவும் கொண்ட உயர் அதிகார போக்குவரத்து ஆலோசனைக் குழுவை அரசு அமைத்துள்ளது. தூய்மை நலம் அதாவது சாலைகளைத் துப்புரவாக வைத்துக் கொள்ளுதல், போக்குவரத்து, அலைந்து திரியும் கால்நடைகள், தெரு விளக்கு, முதலிய நிலைகளைக் கவனிக்கும் பல்வேறு துறைகளின் செயல்களை ஒருங்கிணைப்பதில் இக்குழு கவனம் செலுத்தும்.

பயணக் கட்டணங்கள்

18. பயணிப் பேருந்துப் பயணக் கட்டண அட்டவணைக்கு போக்குவரத்து அதிகார மன்றம் ஏற்பளிக்க வேண்டும். இந்த வகையில், ஒரே சீரான கட்டண வீதங்கள் அமைவதற்காகப் பேருந்து உரிமையாளர்களிடமிருந்தும், பொது மக்களிடமிருந்தும் வரும் முறையீடுகளைப் பரிசீலித்த பின்னர், அரசு உயர் அளவுக் கட்டண வீதங்களை நிர்ணயிக்கிறது.

19. ஒப்பந்த ஊர்திகளுக்கும், பயணிப் பேருந்துகளுக்கும் உரிய உயரளவுப் பயணக் கட்டண வீதங்கள், கடைசியாக, 1981 ஆம் ஆண்டு திருத்தியமைக்கப்பட்டன. தற்போது செயலில் உள்ள திருத்தியமைக்கப்பட்ட பயணக் கட்டண வீதங்கள் வருமாறு :—

பயணிப் பேருந்துகள்

விவரங்கள். (1)	பயணக் கட்டண வீதம். (2)
1 விரைவு பயணிப் பேருந்துகள்.	சமவெளிகளில் கி.மீ. 1-க்கு $7\frac{1}{2}$ காசுகள். மலைச் சாலைகளில் கி.மீ. 1-க்கு $9\frac{1}{2}$ காசுகள்.

1982 மார்ச் 24]

விவரங்கள் (1)	பயணக் கட்டண வீதம் (2)
	உயர்வகை வசதிக்காக கி.மீ. 1-க்கு கூடுதல் கட்டணம் 2 காசுகள். சீர்வளிச் சாதனம் பொருத்தப்பட்ட வண்டிகளில் கி.மீ. 1-க்கு 14½ காசுகள்.
2 சாதாரணப் பயணிப் பேருந்துகள்.	சமவெளிகளில் கி.மீ. 1-க்கு 7½ காசுகள்.
	மலைச் சாலைகளில் கி.மீ. 1-க்கு 9½ காசுகள்.
3 மாநகர, நகரப் பயணிப் பேருந்துகள்.—	
(i) சமவெளிகளில் ..	முதல் பயண நிலைக்கு குறைந்த அளவு 30 காசுகள், 10 கி.மீ. வரை அடுத்த ஒவ்வொரு பயண நிலைக்கும் 10 காசுகளும், 10 கி. மீ.க்கு மேற்பட்ட அடுத்த ஒவ்வொரு பயண நிலைக்கும் 5 காசுகளும் (ஒரு பயண நிலை என்பது சுமார் 2 கி.மீ. ஆகும்.
(ii) மலைச் சாலைகளில்.	குறைந்த அளவுக் கட்டணம் 40 காசுகள் ; அடுத்த ஒவ்வொரு பயண நிலைக்கும் 10 காசுகள்.
4 பொருட்காட்சிகள், விழாக் காலங்களில் விடப்படும் பயணிப் பேருந்துகள்.	கி.மீ. 1-க்கு 8½ காசுகள்.

சட்டமன்றப் பேரவை TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY வாய்மையே வெல்லும் TRUTH ALONE TRIUMPHS

[1982 மார்ச் 24

ஒப்பந்த ஊர்திகள் (10–12–1981 முதல்).

I. ஆட்டோ-ரிக்ஷாக்கள்—

(1)	சமவெளி. (2)	மலைச் சாலை. (3)
	ரூ. பை.	ரூ. பை.
1 ஒவ்வொரு கி. மீ. க்கும்	0,90	1.20
2 குறைந்தளவுக் கட்டணம் ..	1.70	2.30

3 காத்திருப்புக் கட்டணம் ஒவ்வொரு 10 நிமிடங்களுக்கும் 10 காசுகள்.

II பாதல் சிறு வாடகை உந்துகள் (Badal baby Taxi]
(சமவெளிகளில் மட்டும்).

(1)	(2)
	ரூ. பை.
1 ஒவ்வொரு கி. மீ. க்கும்	1.00
2 குறைந்த அளவு கட்டணம்	1.80

3 காத்திருப்புக் கட்டணம் ஒவ்வொரு 10 நிமிடங்களுக்கும் 10 காசுகள்.

III வாடகைக் கார்கள் (சாதாரணம்)—

(1)	சமவெளி (2)	மலைச் சாலை. (3
	ரூ. பை	ரூ. பை.
1 ஒவ்வொரு கி. மீ. க்கும்	1.70	2.30
2 குறைந்த அளவுக் கட்டணம் ..	3.00	4.00

3 காத்திருப்புக் கட்டணம் ஒவ்வொரு ஐந்து நிமிடங்களுக்கும் 10 காசுகள்.

தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை TAMILNADU LEGISLATIVE ASSEMBLY வாய்மையே வெல்லும் TRUTH ALONE TRIUMPHS

1982 மார்ச் 24]

இரவுப் பணிகள்

இரவு பத்து மணியிலிருந்து காலை 5 மணி வரையில் ஆட்டோக்களும், வாடகைக்காரர்களும் ஓட்டுவதற்காக, மேற்குறித்த கட்டணங்களில் 20 சதவீதத் தொகை (அடுத்த 5 காசுகளுக்கு முழுமையாக்கப்பட்டு கூடுதலாக வசூலிக்கலாம்.

சுற்றுலா வாடகைக் கார்கள்.

இயக்கச் செலவு உட்பட வாடகைக் கட்டணங்கள்.			
(1)		(2)	(3)
		சமவெளி	மலைச் சாலை.
(a) 22 பரித் திறனுக்கும் குறைவான நடுத்தரச் சுற்றுலா வாடகைக் கார்கள்.		கி. மீ. 1—க்கு	
(i) எத்தனை பேர் பயணம் செய்யலாம் என்பது (மொத்தத்தில் 6 பேர்).		1.70	2.30
(ii) எத்தனை பேர் பயணம் செய்யலாம் என்பது (மொத்தத்தில் 7 பேர்).		1.75	2.40
(b) 22 பரித் திறனும் அதற்கு அதிகமான திறனும் கொண்ட பெரிய அளவிலான சுற்றுலா வாடகைக் கார்கள்.		3.50	4.15

காத்திருப்புக் கட்டணம் நாள் ஒன்றுக்கு உயர் அளவு ரூ. 18 என்ற நிபந்தனைக் குட்பட்டு மணி ஒன்றுக்கு ரூ. 2.

இரவுத் தங்கல் இரவு ஒன்றுக்கு ரூ. 15.

சீர்வளிச் சாதனம் பொருத்தப்பட்டுள்ள வண்டிகளில், சாதனம் பயன்படுத்தப்பட்டால், மேற்சொன்ன கட்டண வீதங்களில் 15 சதவீதத் தொகையைக் கூடுதல் கட்டணமாக வசூலிக்கலாம்.

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
TRUTH ALONE TRIUMPHS

B. இயக்கச் செலவு நீங்கலாக வாடகைக் கட்டணங்கள்.—

(a) 22 பரித் திறனுக்கும் குறைவான நடுத்தரச் சுற்றுலா வாடகைக் கார்கள்.—

(1)	(2)
	ரூ.
(i) 12 மணி நேரத்திற்கு மேற்பட்டு 24 மணி நேரம் வரையில்.	90
(ii) 12 மணி நேரமும் அதற்குக் குறைவாகவும் ..	45
(b) 22 பரித்திறனும் அதற்கு அதிகமான திறனும் உடைய பெரிய அளவிலான சுற்றுலா வாடகைக் கார்கள்—	
(i) 12 மணி நேரத்திற்கு மேற்பட்டு 24 மணி நேரம் வரையில்.	120
(ii) 12 மணி நேரமும் அதற்குக் குறைவாகவும் ..	60

வரி விதிப்பு

20. தமிழ்நாட்டில் மோட்டார் வண்டிகள் மீதான வரிகள் சீரமைக்கப்பட்டதையொட்டி, தமிழ்நாடு 1931 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்டமும் தமிழ்நாடு 1952-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (பயணிகள்-சரக்குகளுக்கு வரிவிதிப்பு) சட்டமும் நீக்கம் பெற்று, அவற்றுக்குப் பதிலாக, 1—4—1974 அன்றிலிருந்து புதியதொரு 1974 ஆம் ஆண்டு தொகுப்பு வரி விதிப்புச் சட்டம் (சட்டம் எண் 13/1974) இயற்றப்பட்டது. இந்தச் சட்டம் 1—10—1974 அன்றிலிருந்து செயலுக்கு வந்த தமிழ்நாடு 1974-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் (திருத்த) சட்டத்தினால் திருத்தப்பட்டது. பயணிப் பேருந்துகளுக்கு மேல் வரி விதிப்பதற்காக1976 ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்பு (திருத்தச்) சட்டத்தின் மூலம் (குடியரசுத் தலைவர் சட்டம் எண் 3/1976) இது, மேலும் திருத்தப்பட்டது. இந்தச் சட்டம், 1—4—1976 அன்றிலிருந்து செயலுக்கு வந்தது. மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் 63 (6) பிரிவின் கீழ் ஓடுவதற்கு அனுமதிக்கப்பட்ட வண்டிகளுக்கு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்ப

தினின்றும் விலக்கு அளித்து அரசு அறிவிக்கை ஒன்றை வெளியிட்டுள்ளது. இந்தப் புதிய வரி விதிப்பின் முக்கிய கூறுகள் வருமாறு—

(i) தமிழ்நாட்டில் வைத்து வரப்படுகிற அல்லது பயன் படுத்தப்படுகிற மோட்டார் வண்டிகளைப் பொறுத்த வரையில் வரிசெலுத்த வகை செய்யப்பட்டுள்ளது.

(ii) வரையறுக்கப்பட்ட நிபந்தனைகளை நிறைவு செய்வதன் பேரில் பயன்படுத்தாமல் இருந்துவந்த வண்டி களுக்கு வரித்தொகையைத் திரும்பப் பெற உரிமை உண்டு.

(iii) வண்டிகள் ஓடவில்லை என்பதை நிரூபிப்பது உரிமையாளரின் பொறுப்பாகும்.

(iv) பயணிப் பேருந்துகள், சரக்கு வண்டிகள் மீது பயணி கள், சரக்குகளுக்கு தனி வரிவிதிப்பு இருக்காது.

(v) பயணிப் பேருந்துகளைப் பொறுத்த வரையில் பேருந்து நாள்தோறும் ஓடுகின்ற தொலைவைக் கருத்திற், கொள்ளாது ஏற்றிச் செல்லத்தக்க பயணிகளின் எண்ணிக்கை அடிப்படையில், வரையறுத்த வீதத்தில் வரி விதிக்கப்படுகிறது பயணிகள் தங்கள் இருக்கையில் அமர்ந்து பயணம் செய்தாலும் நின்று பயணம் செய்தாலும் ஒரே சீராகவே வரிவிதிக்கப் படுகிறது.

(vi) சரக்கு வண்டிகளுக்கு சுமையுடன் கூடிய அவற்றின் எடையின் அடிப்படையில் வரிவிதிக்கப்படுகின்றது. வரிவிதிப் புக்கு படிநிலைகள் குறைக்கப்பட்டுள்ளன.

பயணிப் பேருந்துகளுக்கும், ஒப்பந்தப் பேருந்துகளுக்கும் கீழ்க்கண்டவாறு வரி வீதங்கள் நிர்ணயிக்கப்பட்டுள்ளன.—

	காலாண்டிற்குப் பயணி ஒருவருக்கு.
	ரூ.
பயணிப்பேருந்துகள்—சாதாரண பேருந்துகள்.	195
பயணிப் பேருந்துகள்—விரைவுப் பேருந்து ..	200
சென்னைப் பெருநகர்ப் பகுதியில் ஓடும் பயணிப் பேருந்துகள்.	50

மதுரை மாநகரிலும், ஏனைய நகரங்களிலும் ஓடும் பயணிப் பேருந்துகள்.	115
ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (தனிப் பேருந்துகள்)	280
சுற்றுலாப் பேருந்துகள்	140

21. பயணிப் பேருந்துகளைப் பொறுத்த நிலையில் விரைவுப் பயணப் பேருந்துகளுக்கு மோட்டார் வண்டிகள் வரியுடன் காலாண்டிற்கு பயணி ஒருவருக்கு ரூ. 40 மேல் வரியும், பெருநகர். நகரப்பகுதிப் போக்குவரத்துக்களைத் தவிர ஏனைய சாதாரணப் பயணிப் பேருந்துகளுக்கு காலாண்டிற்கு பயணி ஒருவருக்கு ரூ. 35 மேல் வரியும் விதிக்கப்படுகிறது.

22. கூட்டிசைவுத் திட்டத்தின்படி ஆந்திரப்பிரதேசம், கேரளம், மராட்டியம், கருநாடகம், குஜராத், தமிழ்நாடு ஆகிய மாநிலங்களைப் பொறுத்த மட்டில் ஒவ்வொரு மாநிலமும் பேருந்துக்கு ஆண்டொன்றுக்கு ரூ. 1,000-மும் (சொந்த மாநிலம் நீங்கலாக) பாண்டிச்சேரி, கோவா, டாமன், டையு, தாத்ரா, நாகர் ஹவேலி ஆகியவற்றைப் பொறுத்தமட்டில், ஆண்டொன்றுக்குப் பேருந்து ஒன்றுக்கு ரூ. 150 கூட்டு வரி செலுத்த வேண்டும். வரித் தொகையைச் செலுத்துவதில் கால தாமதம் ஏற்படுவதைப் பொறுத்தமட்டில், வரையறுக்கப்பட்ட காலத்திற்குள் பேருந்து உரிமையாளர் ஒருவர் கூட்டு வரிப் பாக்கியைச் செலுத்தத் தவறினால், ஒப்பந்தத்தின் கீழ் வருகின்ற ஒவ்வொரு மாநிலத்திற்கும் திங்களொன்றுக்கு அல்லது அதன் ஒரு பகுதிக்கு ரூ. 100 கூடுதலாக வரி விதிக்கப்படும்.

23. மத்திய அரசு வகுத்துள்ள தேசிய அனுமதித் திட்டத்தின் கீழ் சரக்குப் பேருந்து உரிமையாளர் ஒருவர், சொந்த மாநிலத்திற்குச் செலுத்தும் வரியுடன், வண்டி செல்ல அனுமதிக்கப்பட்டுள்ள ஏனைய மாநிலம் ஒவ்வொன்றிற்கும் ஆண்டொன்றுக்கு ரூ. 1000, கூட்டுவரி செலுத்த வேண்டும். மத்திய அரசின் நேரடி ஆட்சிப் பகுதியைப் பொறுத்தவரையில் (புதுடில்லியைத் தவிர) ஆண்டொன்றுக்கு ரூ. 150 வரி செலுத்த வேண்டும்.

24. போக்குவரத்து வண்டிகள் மீது வரியை, போக்குவரத்துத் துறையே நேரடியாக வசூல் செய்கிறது. போக்குவரத்து வண்டிகள் அல்லாத பிற வண்டிகளைப் பொறுத்தவரையில் சென்னை மாநகரிலுள்ள இந்தியன் ஓவர்சீஸ் வங்கிக்கிளைகள் மூலமாக மோட்டார் வண்டி வரியை வசூலிக்க 1978ஆம் ஆண்டில் அரசு அதிகாரம் வழங்கியுள்ளது. 1979 ஆம் ஆண்டில், மாநிலத்தில் மாவட்டத் தலைமையிடங்களுக்கும் ஏனைய முக்கிய நகரங்களுக்கும் இவ்வரி வசூலிக்கும் முறை விரிவு படுத்தப்பட்

டது. தற்போது இந்தியன் ஓவர்சீஸ் வங்கி, இந்திய வங்கி ஆகியவற்றின் 273 கிளைகள் போக்குவரத்து வண்டிகள் அல்லாத பிற வண்டிகளுக்கு மோட்டார் வண்டிகள் வரியை வசூலிக்கின்றன.

வருவாய்.

25. மோட்டார் வண்டி வரிகள், கட்டணங்கள் வாயிலாக போக்குவரத்துத் துறைக்கு வருவாய் கிட்டுகிறது. பெரும்பகுதி வருவாய் மோட்டார் வண்டிகள் மீதான வரிகளிலிருந்தே கிட்டுகிறது.

பல்வேறு வருவாய்த் தலைப்புகளில் கிடைத்த வருவாய்கள் பற்றிய விவரங்கள் வருமாறு :—

இனம்.	1980–81 ஆம் ஆண்டு கணக்குகள்.	1981–82 ஆம் ஆண்டு திருத்த மதிப்பீடு.	1981–82 ஆம் ஆண்டு கணக்குகள் (9 திங்கள்கள்).
(1)	(2)	(3)	(4)
	(ரூபாய் ஆயிரத்தில்.)		
1. 1939 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின்கீழ் கட்டணங்கள்.	3,65.39	3,99.51	2,83.53
2. தமிழ்நாடு 1974 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்டம்.	77,64,43	73,10,84	51,99,03
3. ஏனைய வரவுகள் ..	3,33	5,45	2,34
மொத்தம் ..	81,33,15	77,15,80	54,84,90

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

[1982 மார்ச் 24

முதலமைச்சர் விபத்துத் துயர் தணிப்பு நிதி.

26. இம்மாநிலத்தில் ஓடுகின்ற போக்குவரத்து வண்டிகள், போக்குவரத்து வண்டிகள் அல்லாத பிற வண்டிகள் பற்றிய விபத்துக்களில் பாதிக்கப்பட்டவர்களுக்கு ரொக்க உதவித் தொகை வழங்குவதற்காக 1978–79 ஆம் ஆண்டில், இத்திட்டம் கொண்டுவரப்பட்டது. இத்திட்டத்தை மாவட்ட ஆட்சியர்கள் செயல்படுத்துகிறார்கள்.

பாதிக்கப்பட்டவர்களுக்கு அல்லது அவர்தம் குடும்பத்தினர்க்கு (மரண விபத்தாக இருந்தால்) பின்வரும் அடிப்படையில் ரொக்க உதவித் தொகை அளிக்கப்படுகிறது.

தொடர் எண்ணும் விவரமும்.	அளிக்க வேண்டிய ரொக்கத் தொகை.	யாருக்கு அளிக்கப்பட வேண்டுமென்பது.
(1)	(2)	(3)
	ரூ.	
1. விபத்தினால் ஏற்பட்ட மரணம்.	1,000	(1) கணவர், (2) மனைவி, (3) மரணமடைந்தவர் கடைசியாக எந்த மகன் அல்லது மகளுடன் தங்கியிருந்தாரோ அந்த மகன் அல்லது மகள், ஒருவருக்கு மேற்பட்ட மகன் அல்லது மகள்களுடன் அவர் தங்யிருந்தால் அவர்களுள் மூத்தவர் (4) தாய், (5) தந்தை, (6) சகோதரி, (7) மரணமடைந்தவர் ஆடவர் எவருடன் தங்கியிருந்தாரோ அவர்.
2. நிலைப்பட்ட ஏலாமை அல்லது இரண்டு கண்களையும் இழத்தல் அல்லது இரு உறுப்புகளை இழத்தல் அல்லது ஒரு கண்ணையும் ஒரு உறுப்பையும் இழத்தல்.	800	காயமடைந்தவர் அல்லது அவரின் நியமனதாரர்.

1982 மார்ச் 24]

தொடர் எண்ணும் விவரமும்	அளிக்க வேண்டிய மொத்தத் தொகை	யாருக்கு அளிக்கப்பட வேண்டுமென்பது.
(1)	(ஈ)	(3)
3. ஒரு கண் அல்லது ஒரு உறுப்பை இழத்தல்.	400	காயமடைந்தவர் அல்லது அவரின் நியமனதாரர்.
4. பிற காயங்கள்.	50	காயமடைந்தவர் அல்லது அவரின் நியமனதாரர்.

27. மோட்டார் வண்டிகள் வரி வாயிலாகக் கிடைக்கும் மொத்த ஆண்டு வருவாயில் ஒரு சதவீதத் தொகையை முதலமைச்சர் விபத்துத் துயர் தணிப்பு நிதிக்கு மாற்றவேண்டுமென உத்திரவிடப்பட்டுள்ளது. 1981 ஆம் ஆண்டு ஏப்ரல் திங்கள் 1 ஆம் நாள் முதல் 1981 ஆம் ஆண்டு செப்டம்பர் திங்கள் 30 ஆம் நாள் வரையிலான கால அளவில் இந்நிதியிலிருந்து விபத்துத் துயர் தணிப்பு வகையில் ரூ. 19,53,473 செலவிடப்பட்டுள்ளது.

பேருந்து வசதிகள்.

28. போக்குவரத்து வசதிகளை அமைத்துத் தருவதில் போக்குவரத்துத் துறை, போக்குவரத்துத் தேவைகளில் கவனம் செலுத்தி வருகிறது. ஒரு புதிய வழித் தடத்தைத் தொடங்குவது சிக்கலான நடைமுறையாக இருந்து வந்தது. நிறைவேற்றப்பட்ட 1971 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (தமிழ்நாடு திருத்தம்) சட்டத்தினால் புதிய வழித் தடங்களைத் தொடங்குவதில் நிலைமை சீரடைந்துள்ளது. இச்சட்டத்தின்படி, புதிய வழித்தடம் ஒன்றைத் தொடங்குவது என்பது நிர்வாகப் பணி எல்லைக்குள் அமைந்து அதிகாரியின் தீர்ப்பே முடிவானது என அமைகிறது.

29. சென்னையைத் தவிர ஏனைய மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர்கள் தங்களது, மாவட்ட நிர்வாகத்தின் பல்வேறு பணிகளைக் கவனிப்பதோடு, வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றத்தின் ஓரளவு நீதித்தன்மை வாய்ந்த பணிகளையும் கவனித்து வந்தனர். அந்தந்த மாவட்டத்தின் போக்குவரத்துத் தேவைகளுக்கு நேரடியாக அதிகக் கவனம் செலுத்தும் பொருட்டு, குறிப்பாக போக்குவரத்து வசதிகள் இல்லாத போக்குவரத்து வசதிகள் குறைவாக உள்ள கிராமங்களுக்குப் போக்குவரத்து வசதிகளைச் செய்து கொடுக்க வேண்டியதன் தேவை குறித்து அதிக விளவுக்கு நேரடியாகக் கவனம் செலுத்தும் பொருட்டு வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரியின் அதிகாரங்களை அந்தந்த வட்டாரத்தின் போக்குவரத்துத் துணை ஆணையாளர்களுக்கு அரசு மாற்றிக் கொடுத்துள்ளது.

30. நடத்தப்பட்ட விரிவான ஆய்வின்படி முதல் நிலையில் 476 புதிய பேருந்து வழித்தடங்களைத் தொடங்குவதன் மூலம் 968 சிற்றூர்களிலுள்ள 18 இலட்சம் மக்களும், இரண்டாம் நிலையில் 426 புதிய வழித்தடங்களைத் தொடங்குவதன் மூலம் மேலும் 22 இலட்சம் மக்களும் பயனடைவர் என்று மதிப்பிடப் படுகிறது. இரண்டாம் நிலையில், தற்போதுள்ள சாலைகளில் சில மேம்பாடுகளையும் செய்ய வேண்டியிருக்கும்.

31. புதிய வழித்தடங்களின் எண்ணிக்கை, பேருந்து வசதிகள் பெற்ற கிராமங்களின் எண்ணிக்கை குறித்த புள்ளி விவரம் வருமாறு :—

பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை.	ஆண்டு. 1980.	1981.
(1)	(2)	(3)
1. பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை ..	11,984*	12.871*
2. பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை— வழக்கமாக ஓடும் பேருந்துகள்.	10,832*	11,680*
தனிப் பேருந்துகள்	1,152*	1,191*
3. வழித்தடங்களின் மொத்த எண்ணிக்கை	7,188	7,693
4. புதிய வழித்தடங்கள்	450	460
5. பயனடைந்த கிராமங்களின் எண்ணிக்கை	328	735
6. பயனடைந்த மக்களின் மொத்த எண்ணிக்கை (இலட்சத்தில்) ..	9.66	15.18

(*தனியார் துறை-அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களுக்கு சொந்தமான வண்டிகளும் அடங்கும்.)

32. இம்மாநிலத்தில் முறையாகப் பேருந்து வசதி அளிக்க இயலாத மிகத் தொலைவில் உள்ள கிராமப் பகுதிகளுக்குப் பயன்படும் வகையில் சிறிய பேருந்துகளை விடும் திட்டம் தொடங்கப்பட்டது. தமிழ்நாட்டில் தற்போது 69 சிறிய பேருந்துகள் இயங்கிக் கொண்டிருக்கின்றன. இதில் 49 பேருந்துகள் பொதுத் துறையாலும் 20 பேருந்துகள் தனியார் துறையாலும் விடப்படுகின்றன.

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
TRUTH ALONE TRIUMPHS

1982 மார்ச் 24]

33. புதிய வழித்தடங்களைத் தொடங்குதல், ஏற்கெனவே உள்ள வழித்தடங்களில் மாற்றங்களைச் செய்தல், அவற்றை விரிவாக்குதல் ஆகியவை தொடர்பாக, போக்குவரத்து ஆய்வின் மூலம் கண்டு பிடிக்கப்பட்டவற்றைச் செயல்படுத்துவதில் முன்னுரிமை தருமாறு வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகள் கேட்டுக்கொள்ளப்பட்டுள்ளனர். பேருந்துகள் செல்லாத ஊர்களுக்கும் பேருந்துவசதிகள் கிடைக்கப் பெறாத மக்களுக்கும் அதிக அளவில் போக்குவரத்து வசதிகளை வரும் ஆண்டில் செய்து கொடுக்க அரசு கவனம் செலுத்தும். சிறிய பேருந்துகளுக்கு வரிச் சலுகைகள் அளிப்பதற்காக அரசு தற்போது வழிமுறைகளை வரையறுத்துள்ளது. வரையறுக்கப்பட்ட நிபந்தனைகளின்படி, வரிச்சலுகை பெற சிறிய பேருந்துகள் தேசீய நெடுஞ்சாலைகள், மாநில அரசு நெடுஞ்சாலைகள், மாவட்ட பெருஞ்சாலைகள், ஏனைய மாவட்டச் சாலைகள், பேருந்து வசதி உள்ள பகுதிகள் ஆகியவற்றில் 16 கி.மீ. அல்லது வழித்தட நீளத்தில் 25 சதவீதம் இவற்றில் எது குறைவோ அத்தொலைவிற்கு மேல் விடப்படக்கூடாது. தற்போது, மேற்சொன்ன வழி முறைகள் நிறைவு செய்யும் சிறிய பேருந்துகள் மட்டுமே காலாண்டுக்கு இருக்கை ஒன்றுக்கு ரூ. 50 என்ற சலுகை வரி வீதத்தை பெறத்தகுதியுடையவையாகும். மேற்சொன்ன வழிமுறைகளை நிறைவு செய்யும் சிறிய பேருந்துகளோடு, ஆய்வின்போது தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட வழித்தடங்களில் ஓடும் சிறிய பேருந்துகளும், இருக்கை ஒன்றிற்குக் காலாண்டிற்கு ரூ. 50 என்ற சலுகை வரியைத் தற்சமயம் பெறத் தகுதி பெறுகின்றன.

34. போக்குவரத்துத் தொழிலில் ஏகபோக உரிமைகளையும் அனுமதிச் சீட்டுகள் சிலரிடம் குவிவதையும் தடுப்பதைக் கருத்திற்கொண்டு, ஒரு தனிப்பட்ட உரிமையாளருக்கு பத்துப் பேருந்து அனுமதிச் சீட்டுகளுக்கு மேல் வழங்கக்கூடாது என உச்சவரம்பு விதித்து 1971 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (தமிழ்நாடு திருத்தச்) சட்டம் இயற்றப்பட்டது. இச்சட்டம் செல்லாதென்று உயர்நீதி மன்றம் 7–7–1978ஆம் நாளன்று தீர்ப்பளித்தது. உச்ச நீதி மன்றத்தில் மேல் முறையீடு செய்து கொள்ளவும் புதிய சட்டம் இயற்றவும் அரசு நடவடிக்கை மேற்கொண்டுள்ளது.

35. மோட்டர் வண்டிகள் விபத்துக்களைக் குறைக்கும் பொருட்டு சுமைப் போக்குவரத்து வண்டிகள் அனைத்திலும் மின் அணுவேகக் கட்டுப்பாட்டுச் சாதனம் ஒன்றைக் கட்டாயமாகப் பொருத்தும்படி வகை செய்யும் ஒரு நிபந்தனையை உரிமத்திற்கான நிபந்தனைகளில் சேர்க்க 160 W என்ற புதிய விதியை அரசு சேர்த்துள்ளது.

பயணிகள்—சரக்கு வண்டிகள்.

36. சந்தைகள் கிராம மக்களின் வாழ்க்கையில் முக்கிய பங்கு பெறுகின்றன. இங்குதான் கிராம மக்கள் அனைவரும் ஒன்று கூடித் தங்களுக்குத் தேவையான பொருள்களை வாங்குகின்றனர். வெளியூர்ப் பேருந்துகளும், நகரப் பேருந்துகளும், இச் சந்தைகள் கூடும் வழித்தடங்களில் சென்றாலும் கிராம மக்கள் தங்கள் சுமைகளுடன் இப் பேருந்துகளில் பயணம் செய்ய இயலாமல் துன்புறுகின்றனர். கிராம மக்கள் தங்களுக்குத் தேவைப் படும் பொருள்களை வாங்க உதவும் பொருட்டும், தங்கள் பொருள் களை விற்பனை செய்ய இயலும் வகையிலும், பெரிய கோணி மூட்டைகள், கூடைகள் போன்ற சுமைகளை ஏற்றி வருவதற்கு வசதியான சிறப்பு வகைப் பேருந்துகள் விடுவது அவசியமாகத் தேவைப்படுகிறது. மணப்பாறை, ஈரோடு போன்ற முக்கியப் பகுதிகளில், சோதனைத் திட்டமாக அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் பயணி-சரக்கு வண்டிகள் விடுவதற்கான திட்டத் துக்கு அரசு ஒப்புதல் வழங்கியுள்ளது.

செயற்படுத்துதல்.

37. பொது இடத்தில், மோட்டார் வண்டியை ஓட்டிச் செல்ல உரிமம் ஒன்று பெற்றிருக்க வேண்டும். தொழில் முறை ஓட்டுநர்களும், போக்குவரத்து வண்டிகளின் ஓட்டுநர்களும் மருத்துவச் சான்று பெற்றிருத்தல் வேண்டும். உரிமம் வழங்கு வதற்கும் ஓட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளிகளை ஒழுங்குப்படுத்தவும் விதிகள் இயற்றப்பட்டன. ஓட்டுநர்களை நன்கு கண்காணிப் பதற்குரிய சிறந்த நடவடிக்கையாக 1979ஆம் ஆண்டில் ஓட்டுநர் ஒருவர் விதிகளை மீறும் ஒவ்வொரு நேர்வுக்கும், இத்தனை புள்ளி எனக் குறிப்பிட்டு அவர்களைத் தண்டிக்கும் ஓர் ஏற்பாட்டை அரசு அங்கீகரித்துள்ளது. அந்த முறையின்கீழ், தெரிந் தெடுத்த போக்குவரத்துக் குற்றங்களுக்கு மதிப்பெண்கள் கொடுக்கப்படும். ஓராண்டில் எக்காலத்திலேனும் பல முறை விதிகளை மீறியிருந்தால், அவரது உரிமம், உரிமம் வழங்கும் அதிகார மன்றத்தால் ஆறு திங்களுக்கு மேற்படாத கால அளவுக்குத் தற்காலிகமாக நிறுத்தி வைக்கப்படும்.

38. ஓட்டுநர்களின் தரத்தை உயர்த்தும் பொருட்டு தொழில் நுட்பக் கல்வி நிலையங்கள் இந்திய சாலைப் போக்கு வரத்துச் சங்கங்கள் ஏனைய தொழில் நுட்பக் கல்வி நிலையங்கள் ஆகியவற்றில் பெரும் சரக்குப் பேருந்துகளை ஓட்டுதல், ஓட்டு தல் தொடர்பான எந்திரவியல், ஏனைய துணைத் தொழில் களில் பயிற்சி பெற்றவர்களுக்கு ஊக்கமும் அளிக்கப்படுகிறது.

39. ஒழுங்கு நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்படும் இனங்களில் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகள் அந்தந்த மாவட்டங் களில் உன்னிப்பாகக் கவனிக்க இயலும் பொருட்டு ஒவ்வொரு

அலுவலகத்திலும் ''செயல்படுத்தும் பிரிவு'' எனப்படும் பிரிவு ஒன்றை அமைக்குமாறு கட்டளைகள் பிறப்பிக்கப்பட்டுள்ளன. இதனால் விதிகளைத் திறம்படச் செயல்படுத்த இயலும்.

40. மண்டல அலுவலகங்களுடன் இணைக்கப்பட்ட பறக்கும் படைகளும் செயல்படுத்தும் பணிக்காக துறையில் நியமிக்கப் பட்ட ஏனைய பணியாளர்களும் வரி ஏய்ப்பையும், அனுமதிச் சீட்டு, தகுதிச்சான்றிதழ் ஆகியவை இல்லாமல் ஓடும் மோட்டார் வண்டிகளையும் மிகைச் சுமை ஏற்றிச் செல்லுதல், மிகை வேகம், ஒப்பந்தப் பேருந்துகளைப் பயணிப் பேருந்துகளாகத் தவறான முறையில் பயன்படுத்துதல், கள்ளத்தனமாக வாடகை வண்டிகளை ஓட்டுதல் போன்ற குற்றங்களையும் கண்டு பிடிக் கின்றனர்.

41. வாடகைக் கார்கள், ஆட்டோ ரிக்ஷாக்கள் மீட்டர் களில் ஒழுங்கின்மை நடைபெறுவதைத் தடுக்கும் பொருட்டு, வாடகைக் கார் மீட்டர்களைப் பழுது பார்த்தல், சரி செய்தல் பணிகளை மேற்கொள்வதற்கு ''மீட்டர் இயந்திரக் கம்மியர்'' பதிவுசெய்து கொள்ளும் திட்டம் கொண்டு வரப்பட்டுள்ளது.

42. மோட்டார் வண்டிகளில் வழங்கப்படும் அனுமதிச் சீட்டுகளில் ஆதி திராவிடர், பழங்குடியினருக்காக 18 சதவீதம் ஒதுக்கி வைக்கப்படுகிறது.

மண்ணெண்ணெய் நீங்கலாகப் பெட்ரோலியப் பொருட்களை பங்கீடு செய்தல்.

43. டீசல் எண்ணெயின் விலையை நிலைப்படுத்தவும், இருப்பினை பங்கீட்டுக் கட்டுப்பாட்டு முறையிலன்றி எண்ணெயை உரிய அளவில் பங்கீடு செய்யவும் தமிழ்நாடு 1980 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் எண்ணெய், உயர்வேக டீசல் எண்ணெய் (பராமரிப்பு-வழங்கலை முறைப்படுத்தல்) ஆணை எனப்படும் கட்டுப்பாட்டு ஆணையை அரசு 1980 மார்ச்சில் பிறப்பித்தது. கிடைக்கும் எண்ணெயை கீழே குறிப்பிட்டவாறு முன்னுரிமை அடிப்படையில் உரிய அளவில் பங்கீடு செய்யும் முறை பின்பற்றப்பட்டுவருகிறது :

வகை.—I (1) வேளாண்மைத் துறை (பம்பு செட்டுகள், டிராக் டர்கள்).

(2) மீன்பிடி படகுகள் முதலியன.

(3) விசைத் தறிகள்.

வகை II—போக்குவரத்து.

வகை III—மின் சக்தி தேவையை ஈடு செய்ய தொழிற் சாலைகளுக்கு.

[1982 மார்ச் 24

புதிய செயற்குறிப்புகள்

44. (1) தமிழ்நாட்டில் தென் மண்டல அனுமதித் திட்டத்தின் கீழும், அனைத்திந்திய சுற்றுலா அனுமதித் திட்டத்தின் கீழும், சுற்றுலா வாடகை வண்டிகளாக விடப்படுவதற்கு மோட்டார் ஸ்டாண்டர்டு 20 வண்டிகள் அனுமதிக்கப்பட்டுள்ளன.

(2) பணியாளர்களிடையே திறமையை உயர்த்துவதற்காக சண்காணிப்பாளர்கள் மற்றும் அவர்களுக்கு மேல்உயர் நிலையில் உள்ளவர்களுக்குப் பயிற்சித் திட்டம் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளது.

(3) அனுமதி பெறாத நபர்களின் தலையீட்டைத் தவிர்ப்பதற்கும், வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களில் கூட்டம் சேருவதைக் கட்டுப்படுத்துவதற்கும் ''கவுண்டர்'' (Counter) வசதிகளுடன் அலுவலகக் கட்டிடத்தைக் கட்டுவதற்குக் கருதப்பட்டுள்ளது. நவீன வசதிகளுடன் கூடிய வடிவமைப்பு தயாரிக்கப்பட்டு காஞ்சிபுரம், தருமபுரி வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களை அமைப்பதற்குக் கட்டடங்கள் கட்டுவதற்கு நிலங்கள் கையகப்படுத்தப்பட்டுள்ளது. கட்டுமானப் பணி படிப்படியாக மேற்கொள்ளப்படும். திருநெல்வேலி வட்டார போக்குவரத்து அலுவலகம் கட்டும் பணி 1981—82—ல் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளது.

(4) நிர்வாகக் கட்டுப்பாட்டை சீர்படுத்தும் நோக்குடன் சென்னை வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகம் (மையம்) இரண்டாகப் பிரிக்கப்படும். தஞ்சாவூர், திருச்சிராப்பள்ளி மாவட்டங்களில் கூடுதல் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகள் பதவிகள் ஏற்படுத்தப்படும்.

(5) போக்குவரத்து வண்டிகளை அனுமதி இன்றி செலுத்துவதனால் வருவாய் விரயம் ஏற்படுவதைத் தவிர்ப்பதற்காக பன்னாரி, ஆரம்பாளையம், கூடலூர், களியக்காவிளை, இராணிப்பேட்டை ஆகிய இடங்களில் சோதனைச் சாவடிகள் அமைப்பதற்கான செயற் குறிப்பு பரிசீலனையில் உள்ளது.

(6) ஆத்தூர், மேட்டூர், விருதுநகர் ஆகிய இடங்களில் பிரிவு அலுவலகம் (Unit Office) அமைப்பதற்கான செயற்குறிப்பு பரிசீலனையில் உள்ளது.

(7) சிறிய பேருந்துகளும் விடப்படாத நெடுந்தொலைவில் உள்ள கிராமங்களுக்குப் பேருந்துகளை விடுவதற்காக, ''டில்லர்-டிரெயிலர்'' இணைப்பு மூலம் பேருந்துப் பணி இயக்கப்படவிருக்கிறது.

சட்டமன்ற LEGISLATIVE ASSEMBLY வாய்மையே வெல்லும் TRUTH ALONE TRIUMPHS

காவல் துறையின் பங்கு.

45. போக்குவரத்துத் துறையுடன் காவல் துறையும் மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் விதித்துறைகளைச் செயல் படுத்துவதற்குப் பொறுப்பு வகிக்கின்றது. உரிமம் வழங்கும் பணியைப் போக்குவரத்துத் துறைப் பணியாளர்கள் கவனிக்கையில் சாலை விதிகளைச் செயல்படுத்தும் பொறுப்பு காவல் துறை யினரைச் சார்ந்ததாகும். தமிழ்நாடு போக்குவரத்துக் கட்டுப் பாட்டு சட்டம், தமிழ்நாடு வாடகை வண்டிகள் சட்டம் ஆகிய வற்றைச் செயல்படுத்துவதையும் காவல் துறை கவனிக்கிறது

46. தமிழ்நாட்டில் 1981-ல் 17,549 மோட்டார் வண்டி விபத்துக்கள் ஏற்பட்டன. ஆனால் 1980-ல் 11,763 விபத்துக் கள் ஏற்பட்டன. இவற்றுள் 3,596 பேர் இறந்தனர். 12,737 பேருக்கு காயம் ஏற்பட்டது. ஆனால் 1980—ல் இவ்விபத்துக் களால் 2,085 பேர் இறந்தனர். 15,429 பேருக்கு காயம் ஏற்பட்டது. தமிழ்நாடு காவல் துறையினர் இப்பிரச்சினை எவ் வளவு பெரியது என்பதையும், இதனால் பொதுமக்கள் எந்த அளவுக்குப் பாதிக்கப்படுகின்றனர் என்பதையும் உணர்ந்து இத் தகைய விபத்துக்களைக் குறைப்பதற்காக, போக்குவரத்து விதிகள், விதி முறைகள் பலவற்றையும் தீவிரமாகச் செயற் படுத்தத் தயங்கவில்லை. இவ்வகையில் போக்குவரத்துப் பொறி யியல், போக்குவரத்து விதிகளைச் செயல்படுத்துதல், போக்கு வரத்துக் கல்வி என்னும் மூன்று பெரும் பகுதிகளாகக் கொண்டு பல்வேறு நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்பட்டன. 1974 ஆம் ஆண்டு முதற்கொண்டு போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாட்டுத் தகவல் அறை ஒன்று சென்னை மாநகரில் செயற்பட்டு வருகிறது. இது இரவு பகல் எந்நேரமும் செயற்பட்டு வருகிறது. போக்குவரத்து விதிகளைச் செயல்படுத்தும் அதிகாரிகளுடன் இதன் மூலம் தொடர்புகொள்ளப்பட்டு வருகிறது. மோட்டார் ஓட்டிகள் அதிவேகமாக மோட்டார் ஓட்டிச் செல்வதைக் கட்டுப்படுத்த சாலைகளில் வேகக் கட்டுப்பாட்டுப் பொறிகள் தவறாது வைத்து வரப்படுகின்றன.

47. சென்னை மாநகரில் சாலை விபத்துக்களை குறைக்க மேற்கொண்ட வேறு நடவடிக்கைகள் கீழே கொடுக்கப் பட்டுள்ளன.—

() வண்டிகள் போக்குவரத்தையும் பாதசாரிகள் நட மாவட்டத்தையும் முறைப்படுத்த, சாலை சந்திப்புகளிலும் பாத சாரிகள் சாலையைக் கடந்து செல்லுமிடங்களிலும் போக்கு வரத்து காவலர்கள் நிறுத்தப்படுகின்றனர். அத்துடன் போக்கு வரத்து நெரிசலைச் சமாளிக்க மேம்பாலங்கள் சுரங்கப் பாதைகள் முதலியவை கட்டப்படுகின்றன.

(ii) சாலை நடுவிலும்சாலை ஓரத்திலும் போக்குவரத்து வண்டிகள் முடங்கி விடும்போது போக்குவரத்தை ஒழுங்கு படுத்தவும் விதிகளை மீறுபவர்கள் மீது சென்னை மாநகர் காவல்துறை சட்டத்தின் கீழும் தமிழ்நாடு போக்குவரத்து விதிகளின் கீழும் வழக்குகள் தொடங்கவும் போக்கு வரத்து காவல்துறையினர் ரோந்துப்பணியில் ஈடுபடுத்தப்படுகின் றனர்.

(iii) போக்குவரத்து விதியை மீறும் வண்டி எதனையும் காவலர்கள் தாங்களாகவே நிறுத்துவதில்லை. ஆனால் அவர்கள் அவ்வாறு விதியை மீறினால் வண்டியின் பதிவு எண்ணை மட்டும் குறித்துக் கொண்டு தனி அறிக்கை ஒன்றை அனுப்புகின்றனர். அந்த அறிக்கையின் பேரில் வழக்குத் தொடரப்படுகிறது.

(iv) போக்குவரத்து நெரிசல் உள்ள சமயங்களில் பாதசாரிகள் சாலையைக்கடக்கும் இடங்களில் போக்குவரத்தைக் காவலர்கள் முறைப்படுத்துகின்றனர்.

(v) போக்குவரத்து விதிகள் பற்றி மக்களுக்கு எடுத்துக் கூற பிரச்சார மோட்டார் வேன்கள் பயன்படுத்தப்படுகின்றன.

(vi) போக்குவரத்து சைகைகள், சாலையைப் பயன்படுத்துவது முதலியவை குறித்து சிறுவர் போக்குவரத்துப் பயிற்சிப் பூங்காவில் பள்ளி மாணவர்களுக்குப் பயிற்சி அளிக்கப்படுகிறது. சாலைப்போக்குவரத்தை முறைப்படுத்த ஊர்க்காவல் படையினர், கல்லூரி மாணவத் தொண்டர்கள் ஆகியோருக்கும் பயிற்சி அளிக்கப்பட்டு மேற்படி பணியில் அமர்த்திக்கொள்ளப்படுகின்றனர்.

(vii) அவசியமான இயன்ற இடங்களிலெல்லாம் பொறி யியல் துறையைப் பின்பற்றி போக்குவரத்து சீரமைக்கப்படுகிறது.

(viii) சாலை விபத்துக்களைக் குறைக்க, நடைமுறை ஆய்வை அடிப்படையாகக் கொண்டு 'இது ஒரு வழிப்பாதை', ''இவ்வழியே வண்டிகள் செல்லக்கூடாது'', ''இங்கு வண்டிகளை நிறுத்தக்கூடாது'', மெதுவாகச் செல்லவும் என்றெல்லாம் போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாடுகள் விதிக்கப்படுகின்றன.

(ix) இம்மாநகரின் பல்வேறு பகுதிகளில் உள்ள நெரிசலான சாலைச் சந்திப்புகளில் தானியங்கிப் போக்குவரத்து சைகை விளக்குகள் பொருத்தப்பட்டுள்ளன.

(x) சாலை விபத்தைத் தடுக்கும் திட்டவட்டமான தோர் ஏற்பாடாக, மோட்டார் ஓட்டிகள் குடிபோதையில் மோட்டார் ஓட்டுகிறார்களா என்பதைக் குறிப்பிட்ட காலந் தோறும் சோதனை செய்வதில் தனிநாட்டம் செலுத்தப்படுகிறது.

TRUTH ALONE TRIUMPHS

1982 மார்ச் 24]

(xi) சாலைகளின் மேற்பரப்பு நல்ல நிலைமையில் இருக்குமாறு பார்த்துக் கொள்ளப்படுகிறது.

(xii) கண்கூசாத ஒளிவசதிகள், முக்கியமான சாலைகளில் போக்குவரத்து ஒழுங்குமுறை வளைவுகள் சாலைகளின் முக்கிய இடங்களில் புது வகையான போக்குவரத்துக் குறியீடுகள் சைகைகள் வேகத் தடைகள்முதலியவசதிகள் செய்யப்பட்டுள்ளன.

(xiii) வண்டிகள் மெதுவாகச் செல்லவேண்டுமென கட்டுப்பாடும் கனாக வண்டிகள் செல்லக்கூடாதென தடையும் குறிப்பிட்ட கால இடைவெளிகளில் விதிக்கப்படுகின்றன. முக்கியமான சாலைகளில் அவசியமான இடங்களில் எல்லாம் கோடிட்டுப் பிரிக்கும் முறை (lane system))செயலுக்குக் கொண்டு வரப்பட்டுள்ளது.

(xiv) நடைபாதைகளில் நெரிசல் நீக்கப்படுகிறது. பராரியாய்த் திரியும் கால்நடைகள் வளைத்துப் பிடிக்கப் படுகின்றன.

(xv) சாலைகளில், பாதசாரிகள் நடக்கும் பாதைகள் எவை, பேருந்து நிற்பிடங்கள் எவை என்றெல்லாம் காவல் துறையினர் அடையாளமிடுகின்றனர்.

(xvi) சாலைப் பாதுகாப்புக் குறித்து கருத்தரங்குகள் நடத்தப்படுகின்றன. காவல் துறையைச் சேர்ந்த போக்குவரத்து விதிகள் செயற்பிரிவுப் பணியாளர்களுக்கு, பம்பாயிலுள்ள போக்குவரத்துப் பயிற்சி நிறுவனம் போன்ற போக்குவரத்துப் பயிற்சி நிறுவனத்தில் தனிப் பயிற்சி அளிக்கப்படுகிறது.

சென்னை மாநகரில் போக்குவரத்து செய்கை முறையை நவீனமயமாக்குதல்.

48. பல இடங்களிலும் சைகை விளக்குகள் ஒரே நேரத்தில் எரியுமாறு செய்ய சென்னை மாநகரில் அண்ணா சாலையிலும் பெரியார் ஈ.வெ.ரா. நெடுஞ்சாலையிலும் பளிச்சென எரியக்கூடிய பீகன் விளக்குகளை 25 இடங்களில் பொருத்தவும் 19 இலட்சம் ரூபாய் செலவிட அரசு அனுமதித்துள்ளது,

வாடகை வண்டி,

49. 120 C.C. மோட்டார்கள் பொருத்தப்பட்ட சைக்கிள் ரிக்ஷாக்களை வாடகை வண்டிகளாக்க கருதி அவற்றை வாடகைக்கு ஓட்டுவதை அனுமதிக்கலாமா என்று அரசு கருதிப் பார்த்தது. மோட்டார் விசையினால் இயங்கும் சைக்கிள் ரிக்ஷாக்களுக்கு மோட்டார்

வண்டிகள் சட்டத்தின் கீழ் உரிமம் வழங்குவதற்கும் அவற்றுக்கு தமிழ்நாடு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்டத்தின் கீழ் வரி விதிப்பதற்கும் பதிவு செய்வது, அனுமதிச் சீட்டு வழங்குவது தகுதிச் சான்றிதழை வழங்குவது முதலிய டணிச் சுமை மிகுந்த சிக்கலான நடைமுறையைப் பின்பற்ற வேண்டியிருக்கும் என அரசு கருதியது. ஆகவே, தமிழ்நாடு வாடகை வண்டிகள் சட்டத்தின் கீழ் வருபவையும் 120 C.C. எஞ்சின்கள் பொருத்தப்பட்டவையுமான சைக்கிள் ரிக்ஷாக்கள் தொடர்பாக தேவையான சட்டம் இயற்றும்வரை மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம் அதன் கீழ் இயற்றிய விதிகள் ஆகியவற்றைச் சேர்ந்த விதித் துறைகளைச் செயற்படுத்த வேண்டியதில்லை என்று உத்தரவுகள் பிறப்பிக்கப்பட்டன. சென்னை மாநகரில், 120 C.C. எஞ்சின்கள் பொருத்தப்பட்ட 50 சைக்கிள் ரிக்ஷாக்களுக்கு உரிமம் வழங்க அரசு உத்தரவிட்டுள்ளது.

போக்குவரத்துப் பொறியியல் பிரிவு.

50. சென்னையிலுள்ள போக்குவரத்துப் பொறியியல் நிர்வாகப் பிரிவில் மேற்பார்வைப் பொறியாளர் ஒருவர் உள்ளார். இப்பிரிவு, சென்னைப் பெருநகரிலுள்ள போக்குவரத்துப் பிரச்னையைச் சமாளிக்க சென்னையில் ஒன்றும் பிற மாவட்டங்களின் போக்குவரத்துப் பிரச்சனைகளைச் சமாளிக்க திருச்சிராப்பள்ளியில் ஒன்றுமாக இரண்டு கோட்டங்களைக் கொண்டதாகும். வண்டிகள் போக்குவரத்தும் பொது மக்கள் போக்குவரத்தும் செவ்விய முறையில், எளிதாக இருப்பதற்கும் போக்குவரத்து வசதிகள் உரிய அளவு பயன்படும் வகையில் போக்குவரத்தினைக் கட்டுப்படுத்தவும் போக்குவரத்து நிர்வாக ஏற்பாடுகளைத் தொடர்ந்து மேற்கொள்வது தான் இப்பிரிவின் நோக்கமாகும்.

சென்னைக் கோட்டம்:—மேற்சொன்ன நோக்கத்தைக் கருத்திற்கொண்டு, சீரமைப்புகள் செய்ய வேண்டிய அவசியமுள்ள பல்வேறு போக்குவரத்துப் பிரச்சினைகளை ஆராயும் பணியும் சாலைகளின் முக்கியப் பிரிவுகளில் தற்போதுள்ள தானியங்கி சைகை விளக்குகளில் மாற்றம் செய்யும் பணியும் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளன. உலக வங்கித் திட்டம் தொடர்பான செயற்குறிப்புகளில் தனி நாட்டம் செலுத்தப்பட்டது. இந்த வகையில் சாலைகளின் முக்கியப் பிரிவுகளில் சைகை விளக்குகள் நிறுவுவது குறித்த செயற் குறிப்பு முடிக்கப்பட்டுள்ளது. உலக வங்கித் திட்டக் குழுவின் போக்குவரத்து ஆலோசகர் கேட்டிருந்தபடி நேர்ச் சாலைகள், வட்டச் சாலைகள் ஆகியவை குறித்து ஆய்வு நடத்தப்பட்டு, விவரக் குறிப்புகள் தயாரிக்கப்பட்டன. விரிவான போக்குவரத்து சாலை ஆய்வுகள் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளன. தேசிய நெடுஞ்சாலைகள், பிற நெடுஞ்சாலைகள், விபத்து அதிகமாக நிகழும் பகுதிகள் ஆகியவற்றில் சாலைப் பிரிவுகளை சீரமைக்கும் செயற்குறிப்புகள் கருத்திலுள்ளன.

1982 மார்ச் 24]

திருச்சிராப்பள்ளி கோட்டம் : இக்கோட்டம், சாலை அமைப்புகள், சாலைப் பிரிவுகள், போக்குவரத்துக் கட்டுப் பாட்டு சாதனங்கள், சாலைப் போக்குவரத்து விதிமுறைகள், போன்ற போக்குவரத்துப் பொறியியல் ஏற்பாடுகளைச் செய்து வருகிறது. சென்னைப் பெருநகர்ப் பகுதிக்கு வெளியேயுள்ள ஒவ்வொரு மாவட்டத்திலும் சாலைப் போக்குவரத்து மேம் பாட்டுப் பணிகள் தொடர்பான பிற விஷயங்களைக் கவனித்து வருகிறது. போக்குவரத்து—சாலை ஆய்வுகள் நடத்தப் பட்டுள்ளன. தேசிய நெடுஞ்சாலை அல்லாத பிற நெடுஞ் சாலைகளின் கிளைச் சாலைகள், அடிக்கடி விபத்து நிகழும் பகுதிகள் முதலியவற்றைச் சீரமைக்கும் செயற்குறிப்புகள் உள்ளன. சாலை அமைப்புகளைச் சீர் செய்யவும் உத்தேசிக்கப் பட்டுள்ளது. இவற்றுடன், மதுரை, கோயம்புத்தூர், திருச்சிராப்பள்ளி, திருப்பூர் ஆகிய நகரங்களுக்கான வளர்ச்சித் திட்டம் குறித்த அறிக்கைகளும் இறுதி செய்யப்பட்டுவிட்டன.

51. 1981–82 ஆம் ஆண்டில் போக்குவரத்துப் பொறியியல் நிருவாகப் பிரிவு இதுவரை எய்தியுள்ள சாதனை வருமாறு :—

A. ஆராய்ச்சிகளும் ஆய்வுகளும் :—

	சென்னைக் கோட்டம்.	திருச்சிராப் பள்ளி கோட்டம்.
I. போக்குவரத்து ஆய்வு :—		
1. சாலை ஆய்வு (இடங்கள்)	41	148
2. மொத்த ஆய்வு (இடங்கள்)	43	148
3. சாலைத் தொடக்க முடிவு குறித்த ஆய்வு (இடங்கள்)	..	4
4. வண்டி நிறுத்துமிடம் குறித்த ஆய்வு (இடங்கள்)	2	1
II. போக்குவரத்து வேகம், தாமதம் குறித்த ஆய்வுகள் :		
1. போக்குவரத்துச் சிக்கலை நீக்குதல்	2	8
2. மையத் தொகுதிகள் ..	3	...

[1982 மார்ச் 24

III. போக்குவரத்துப் புள்ளி விவரம் :—

	சென்னைக் கோட்டம்.	திருச்சிராப்பள்ளி கோட்டம்.
1. தேசிய நெடுஞ்சாலைகள் (இடங்கள்).	11	115
2. பிற நெடுஞ்சாலைகள் (இடங்கள்).	..	410
B. சீரமைப்புத திட்டங்கள் :—		
1. அடிக்கடி விபத்து நிகழும் பகுதிகள்.	8	18
2. சாலை அமைப்பு மேம் பாடுகள்.	5	67
3. போக்குவரத்து நிருவாகச் செயற்குறிப்புகள்.	7	11
4. சாலை தரம் பிரிக்கும் இயந்திர ஏற்பாடுகள்.	9	8
5. சிலைகள் அமைக்கும் இடங்களில் போக்கு வரத்தைத் திட்டமிடல்.	24	23
6. சுழல் ஏற்பாட்டுச் செயற் குறிப்புகள்.	2	9
7. சைகை விளக்குகள் அமைத்தல்.	2	1
8. போக்குவரத்தை ஒழுங்கு படுத்துதல்.	17	72
9. இணையான சாலை அமைப்பு வசதிகள்.	1	2
10. சாலைகளை அகலப் படுத்துதல்.	2	5
11. போக்குவரத்துச் சிக்கலை நீக்குதல்.	1	6

1982 மார்ச் 24]

B. சீரமைப்புத் திட்டங்கள் :—

	சென்னைக் கோட்டம்.	திருச்சி ராப்பள்ளி கோட்டம்.
12. சுரங்கப் பாதைகளை இயன்ற வரை நன்முறையில் பயன்படுத்திக் கொள்ளுதல்.	1	—
13. பேருந்துப் பாதைகள் ..	1	2
14. சைக்கிள் பாதைகளுக்கு ஏற்பாடு செய்தல்.	8	4
15. பாதசாரி நடைபாதைகள்	1	1
16. சாலைக்கு அப்பால் வண்டிகளை நிறுத்தல்.	2	1
17. சாலைகளில் குறியீடு செய்தல் (இடங்கள்).	..	..
C. அறிக்கைகள் ..	9	..
D. கருத்தரங்குகளிலும் ஏனைய சாலைப் பாதுகாப்புத் திட்டங்களிலும் பங்கு பெறுதல்.	4	1
E. போக்குவரத்துப் பொறியியல் நிருவாகப் பிரிவு அளித்துள்ள தொழில் நுட்ப அறிக்கைகள்.	5	..

சட்டமன்றப் பேரவை
TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

[1982 மார்ச் 24

மானியக் கோரிக்கை எண். 40, 53.

சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும்—

கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு.

1. நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களின் வளர்ச்சி.

1.1. தமிழ்நாட்டில், சென்னை மாநகரில் பேருந்துப் போக்குவரத்தினை நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டம் முதன் முதலில் 1947 ஆம் ஆண்டில் கொண்டு வரப்பட்டது. 1959 ஆம் ஆண்டில், மாநில அரசு, 200 கிலோ மீட்டருக்கு மேற்பட்ட தொலைவுள்ள வழித் தடங்களில் விரைவுப் பேருந்துகளை விடத் தொடங்கியது. பின்னர், 1967 ஆம் ஆண்டில், 120 கிலோ மீட்டரும் அதற்கு மேற்பட்ட தொலைவும் உள்ள வழித் தடங்களையும், கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் உள்ள வழித்தடங்கள் அனைத்தையும் தன் வசம் எடுத்துக் கொள்ள அரசு முடிவு செய்தது. 1971 ஆம் ஆண்டு வரை அரசுப் போக்குவரத்துத் துறையின் கட்டுப்பாட்டில் இருந்த நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பேருந்துப் போக்குவரத்துப் பணி, அந்த ஆண்டிலிருந்து தொடங்கி, நிறுவனங்கள் சட்டத்தின்கீழ்ப் பதிவு செய்யப்பட்ட பல்வேறு போக்குவரத்துக் கழகங்களிடம் ஒப்படைக்கப்பட்டது. இன்று இம்மாநிலத்தில் எட்டு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் உள்ளன.

வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

அவை எந்த நாளில் அமைக்கப்பட்டன, அவை செயல்படும் பகுதிகள் முதலியன பற்றிய விவரங்கள் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன :—

தொடர் எண்ணும் கழகத்தின் பெயரும்.	செயல்படத் தொடங்கிய நாள்.	செயல்படும் முதன்மைப் பகுதி.	31–1–1982 அன்று உள்ளவாறு பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை.
(1)	(2)	(3)	(4)
1. பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம், சென்னை—			
(அ) பெருநகர்ப் பிரிவு	1—1—1972	சென்னைப் பெரு நகர்ப் பகுதி.	1,920
(ஆ) மாவட்டப் பிரிவு	15—9—1975	செங்கற்பட்டு மாவட்டம்	527
2. பாண்டியன் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகம், மதுரை.	17—1—1972	மதுரை, இராமநாதபுரம், புதுக்கோட்டை மாவட்டங்கள்.	1,170
3. சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம், கோயம்புத்தூர்.	1—3—1972	கோயம்புத்தூர், பெரியார், நீலகிரி மாவட்டங்கள்.	1,069
4. சோழன் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகம், கும்பகோணம்.	1—3—1972	தஞ்சாவூர், திருச்சிராப்பள்ளி மாவட்டங்கள்.	785

தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY வாய்மையே வெல்லும் TRUTH ALONE TRIUMPHS

தொடர் எண்ணும் கழகத்தின் பெயரும்.	செயல்படத் தொடங்கிய நாள்.	செயல்படும் முதன்மைப் பகுதி.	31—1—1982 அன்று உள்ளவாறு பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை.
(1)	(2)	(3)	)4)
5. அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகம், சேலம்.	15—2—1973	சேலம், தருமபுரி மாவட்டங்கள்.	624
6. கட்டபொம்மன் போக்கு வரத்துக் கழகம், நாகர்கோவில்.	1—1—1974	கன்னியாகுமரி, திருநெல்வேலி மாவட்டங்கள்.	736
7. தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம், விழுப்புரம்	16—1—1975	தென் ஆற்காடு வட ஆற்காடு மாவட்டங்கள்.	477
8. திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகம், சென்னை.	1—4—1980	தமிழகம் முழுவதும் ..	495
		மொத்தம் ..	7,803

தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY வாய்மையே வெல்லும் TRUTH ALONE TRIUMPHS

1.2. பட்டாபிராமன் குழு பரிந்துரைத்தபடி 600 பேருந்துகளுக்கு அதிகமாக உள்ள பேருந்துக் கழகங்களை ஏறத்தாழ ஒரு மாவட்டத்தில் செயல்படும் வகையில் பிரிப்பதென முடிவு செய்யப் பட்டுள்ளது. திருத்தப்பட்ட இந்த முறையின்படி அவை 1982–83 ஆம் ஆண்டில் செயல்படத் தொடங்கும் என்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. அவற்றின் விவரம் வருமாறு :—

தொடர் எண்ணும் கழகத்தின் பெயரும்.	தலைமையிடம்.	செயல்படும் பகுதிகள்.
1. பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம்.	சென்னைமாநகர்	சென்னைப் பெருநகர்ப் பகுதி.
2. பட்டுக்கோட்டை அழகிரி போக்கு வரத்துக் கழகம்.	வேலூர்	வட ஆற்காடு மாவட்டம், செங்கற் பட்டு மாவட்டத்தின் வடக்குப் பகுதி.
3. பாண்டியன் சாலைப் போக்கு வரத்துக் கழகம்.	மதுரை	மதுரை மாவட்டம், இராமநாதபுரம் மாவட்டத்தின் மேற்குப் பகுதி.
4. மருது பாண்டியர் போக்கு வரத்துக் கழகம்.	காரைக்குடி ..	புதுக்கோட்டை மாவட்டம், இராம நாதபுரம் மாவட்டத்தின் கிழக்குப் பகுதி.
5. சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம்	கோயம்புத்தூர் ..	கோயம்புத்தூர், நீலகிரி மாவட்டங்கள்.
6. ஜீவா போக்குவரத்துக் கழகம்	ஈரோடு ..	பெரியார் மாவட்டம்.
7. சோழன் சாலை போக்குவரத்துக் கழகம்.	கும்பகோணம் ..	தஞ்சாவூர் மாவட்டம்.

தொடர் எண்ணும் கழகத்தின் பெயரும்.	தலைமையிடம்.	செயல்படும் பகுதிகள்.
8. புதிய போக்குவரத்துக் கழகம் (இன்னும் பெயர் சூட்டப்பட வில்லை).	திருச்சிராப்பள்ளி	திருச்சிராப்பள்ளி மாவட்டம்.
9. அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகம்	சேலம்	சேலம், தருமபுரி மாவட்டங்கள்.
10. கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகம்	திருநெல்வேலி ..	திருநெல்வேலி மாவட்டம்.
11 நேசமணி போக்குவரத்துக் கழகம்	நாகர்கோவில்	கன்னியாகுமரி மாவட்டம்
12 தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம்	விழுப்புரம் ..	தென்னார்க்காடு மாவட்டம், செங்கற்பட்டு மாவட்டத்தின் தெற்குப் பகுதி
13 திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகம்.	சென்னை ..	தமிழகம் முழுவதும்

சட்டமன்றப் பேரவை TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY வாய்மையே வெல்லும் TRUTH ALONE TRIUMPHS

1982 மார்ச் 24]

2. பேருந்துகளை நாட்டுடைமையாக்கும் கொள்கை :

2.1. 1981 ஆம் ஆண்டு டிசம்பர் திங்கள் 31 ஆம் நாளன்றுள்ளவாறு, இம்மாநிலத்தில் மொத்தம் உள்ள 12,871 பேருந்துகளில் அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் 7,807 பேருந்துகளை இயக்கின. பொதுத் துறையால் 61 சதவீதம் பேருந்துகள் இயக்கப்பட்டன. பொது மக்கள் போக்குவரத்து ஏற்பாட்டினை உடைமையில் எடுத்துக் கொண்டு அதனை நிர்வகிப்பது என்பதை அரசு கொள்கையளவில் ஏற்றுக் கொண்டுள்ளது. ஆனால், பேருந்துப் பணிகள் நாட்டுடைமையாக்கப்படுவதும், நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பேருந்துப் பணிகளை விரிவு படுத்துவதும் கிராமப் புறத்தில் அதிக அளவில் மேற் கொள்ளப்படுகின்றன. நாட்டுடைமையாக்குவது தொடர்பாக நமது அணுகுமுறை மிகத் தெளிவானதாகும். கிராமப் பகுதிகளில் உள்ள இலட்சக்கணக்கான மக்களுக்குப் போக்குவரத்து வசதிகளை செய்து கொடுக்க வேண்டுமென்பதே அரசின் தலையாய நோக்கமாகும். நெடுஞ்சாலைகளில் முக்கியமான வழித்தடங்களிலிருந்து தற்போதுள்ள பேருந்து உரிமையாளர்களை நீக்கி விட்டு அதற்குப் பதிலாக, போக்குவரத்துக் கழகங்களின் பேருந்துகளை விடுவதால் மட்டும் பயணிகளுக்கு மேலும் வசதிகளை அளிப்பதாகக் கூற முடியாது. அனைத்துப் பேருந்து வழித் தடங்களும் நாட்டுடைமையாக்கப் படும் வரை, தனியார் துறையினருக்கும் அரசுத் துறையினருக்கும் இடையே விரும்பத்தகாத போட்டியை தவிர்க்க இயலும் வகையில், குறிப்பாக, பெட்ரோலிய பொருள்களின் விலை மேன்மேலும் அதிகரித்து வருகிற காரணத்தால், மேலும் சிறிது காலத்திற்கு அரசுத்துறையும் தனியார் துறையும் பேருந்துகளை விடுவதற்கான பகுதிகள் எவை எவை யென்று வரையறுப்பது அவசியமாகிறது. அண்மையில், 1981 ஆம் ஆண்டு ஜூலைத் திங்களில், உயர்வேக டீசல் எண்ணெயின் விலையும் ஏனைய பொருள்களின் விலையும் உயர்ந்தன.

3. அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் செயல்முறை.

3. 1. திட்ட சாதனை.

3.1.1. பயணிகளுக்குச் சேவை செய்வதை நோக்கமாகக் கொண்டு, திறமையான, ஒருங்கிணைந்த, சிக்கன முறையிலான போக்குவரத்துப் பணியை நல்குவது மாநிலத்தில் உள்ள எட்டு போக்குவரத்துக் கழகங்களின் பொறுப்பாகும். இப்போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இந்த நிதியாண்டில் (1981–82) 1982, சனவரி இறுதிவரை, மொத்தம் சுமார் 36 கோடி ரூபாய் செலவில் 1,345 புதிய பேருந்துகளை வழித்தடங்களில் விட்டுள்ளன. இவற்றில் 717 பேருந்துகள் பழைய பேருந்துகளுக்குப் பதிலாக விடப்பட்டுள்ளன ; ஏற்கனவே உள்ள வழித்தடப் பேருந்துகளுடன், கூடுதலாக 628 பேருந்துகள் புதிய வழித்தடங்களில் விடப்பட்டுள்ளன. சுமார் 16 இலட்சம் மக்கள் வாழும் 753 கிராமங்களில்

இது வரை பேருந்து வசதி இல்லாமலிருந்தது. இப்பேருந்துகள் புதிதாக மேற்படி கிராமங்களுக்கு விடப்பட்டன. கிராமப்பகுதி களில் தொலை தூர இடங்களுக்கு 90 சிறிய பேருந்துகளையும் குறுஞ்சக்கர அடிப்பகுதி கொண்ட பேருந்துகளையும் (short wheel Base Buses) இக்கழகங்கள் இயக்குகின்றன. இப் புதிய வழித்தடங்களில் பேருந்துகள் விடுவதால் போக்கு வரத்துக் கழகங்களுக்கு விரயம் ஏற்பட்ட போதிலும் கிரா மப் பகுதிகளில் உள்ள மக்களுக்கு சேவை செய்ய வேண்டும் என்ற பொது நோக்கத்துடன் அவை இவற்றை நடத்தி வருகின் றன. கிராம மக்கள் காய் கறி உணவு தானியங்கள், பால் போன்ற விற்பனை செய்யத்தக்க பொருட்களை எடுத்துச் செல்ல உதவும் பொருட்டு கூடுதலாக "அங்காடிப் பேருந்துகளை" விட்டுள்ளன. நகர்ப்பகுதிகளில் இருந்து நெடுந் தொலைவிலுள்ள கிராமப் பகுதிகள் பலவற்றிற்கு பேருந்து வசதி அளிக்கும் பொருட்டு, நகரப் பேருந்துப் பணிக்கான வழித்தடத் தொலைவு 25 கி. மீட்டரிலிருந்து 30 கி. மீட்டராக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது. உரிய காலத்துக்குமேல் அதிகக் காலம் ஓடிய பேருந்துகளை முழு அளவில் பயன்படுத்திக் கொள்ளும் நோக்கத்துடன் இயன்ற இனங்களில் அவை குறுஞ்சக்கர அடிப்பகுதி கொண்ட பேருந்து களாக மாற்றப்பட்டு, குறைந்த மக்கள் தொகை உள்ள தொலை வாய் உள்ள பகுதிகளில் இயக்கப்படுகின்றன.

3. 2. நிதி நிலை.

3.2.1. 1978–79, 1979–80 ஆம் ஆண்டுகளில் அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்குப் போதிய அளவு ஆதாயம் கிட்டியது. ஆனால் 1980–81 ஆம் ஆண்டில் 8—6—1980-லி ருந்து டீசல் விலை திடீரென உயர்ந்ததனாலும், அனைத்துப் பொருட்களின் விலை ஏற்றத்தினாலும், பணியாளர்களின் ஊதிய உயர்வினாலும், ரூ. 13 கோடி நட்டம் ஏற்பட்டது. பேருந்துக் கட்டணத்தை உயர்த்துவதால் பயணிகளுக்கு அதிகச் செல வாவதைக் கருத்திற்கொண்டு கவனமாக ஆய்ந்த பிறகு 1980 ஆம் ஆண்டு நவம்பர் திங்கள் பேருந்துக் கட்டணங்கள் உயர்த்தப்பட்டன. மீண்டும் 13—1—1981 இல் டீசல் எண் ணெய், மசகு எண்ணெய் ஆகியவற்றின் விலையை மத்திய அரசு உயர்த்தியதின் விளைவாக அனைத்து அரசுப் போக்கு வரத்துக் கழகங்களுக்கும் தொடர்ந்து நட்டம் ஏற்பட்டது. இத னால், மீண்டும் 12—6—1981-லிருந்து பேருந்துக் கட்டணங்கள் உயர்த்தப்பட்டு உத்தரவு பிறப்பிக்கப்பட்டது. உடனே மத்திய அரசு மூன்றாம் முறையாக டீசலின் விலையை 11–7–1981 லிருந்து உயர்த்தியது. 1981–82 ஆம் ஆண்டில், 1982 ஆம் ஆண்டு சனவரித் திங்கள் இறுதி வரை, கிட்டத்தட்ட ரூ. 13 கோடி நட்டம் ஏற்பட்டிருந்த போதிலும் தற்போதைக்கு பேருந்துக் கட்டணத்தை மேலும் உயர்த்துவதில்லையென அரசு முடிவு செய்துள்ளது.

1982 மார்ச் 24]

சென்னைமாநகர்ப் பணிகளுக்கு உலக வங்கி கடன் உதவி

3.2.2. சென்னை பெருநகர் பேருந்துப் போக்குவரத்தினை சீரமைப்பதற்கான இரண்டாம் கட்டப் பணிக்கு கடனுதவியாக ரூ. 12.6 கோடியை.உலக வங்கி வழங்கியுள்ளது. இத்தொகை 555 பேருந்துகள் வாங்குவதற்கும், அனைத்துச் சாதனங்களுடன் கூடிய ஒரு பணிமனையை நிறுவுவதற்கும் செலவிடபபடும். இப்பணி நடந்தேறி வருகிறது. பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகப் (பெருநகர்) பணிமனைக்கு .பேருந்து அடிச்சட்டங்கள் வரத் தொடங்கியுள்ளன. இந்த 555 பேருந்துகளும் 1983 ஆம் ஆண்டு ஜூலைத் திங்களுக்கு முன்னதாக சென்னை மாநகர்ச் சாலைகளில் ஓடத் துவங்கிவிடும் என்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

போக்குவரத்துத் துறைக்கு ஆயுள் காப்பீட்டுக் கழகத்தின் கடனுதவி

3.2.3. தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிறுவனம் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு, பேருந்துகள் வாங்குவதற்காக ரூ. 3.78 கோடி, இந்திய ஆயுள் காப்பீட்டுக் கழகத்திடமிருந்து கடனாக வாங்க ஏற்பாடு செய்திருக்கிறது.

4. பயணிகளுக்கு வசதிகள்:

4.1. கடந்த நான்கு ஆண்டுகளில் 1,000-க்கும் மேற்பட்ட பேருந்து நிழற்குடைகள் கட்டப்பட்டுள்ளன. மேலும் பல நிழற்குடைகள் கட்டப்பட்டு வருகின்றன. கொடைக்கானலில் பாண்டியன் சாலை போக்குவரத்துக் கழகமும், புதுச்சேரி, திருச்சி ஆகிய இடங்களில் திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகமும் பேருந்து நிலையங்களைப் புதிதாகக் கட்டி வருகின்றன.

4.2. சென்னையிலிருந்து திருவனந்தபுரம், பெங்களூர் கன்னியாகுமரி ஆகிய இடங்களுக்கு சீர்வளிப் பேருந்துகள் விடப்படுகின்றன. அப்பேருந்துகளில் தொலைக் காட்சி பெட்டிகளும் (Close Circuite T. V.) வீடியோ கேசட் படங்களும் வைக்கப்பட்டுள்ளன. இவை தவிர திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகம் 120 சொகுசு பேருந்துகளை (சீர்வளி வசதி அமைக்கப்படாதவை) விட்டுள்ளது.

5. சமூக நல ஏற்பாடுகள்:

5.1. அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களின் பேருந்துகளில், புற்று நோயாளிகள் சிகிச்சை பெறுவதற்காகச்செல்கையில் அவர்கள் சலுகைக் கட்டணத்தில் பயணம் செய்ய அனுமதிக்கப்படுகின்றனர். பார்வை இழந்தோர் சென்னை மாநரத்தில் கட்டணமில்லாமல் பயணம் செய்ய அனுமதிக்கப்படு

கின்றனர். பிற இடங்களில் அவர்கள் மருத்துவமனை, பணிக்களரி, பள்ளிகள் ஆகியவற்றிற்குப் பேருந்துகளில் இலவசமாகப் பயணம் செய்ய அனுமதிக்கப்படுகின்றனர். சென்னை மாநகரில், உடல் ஊனமுற்ற குழந்தைகள் தங்களது இருப்பிடத்திலிருந்து பள்ளி, மருத்துவமனை ஆகியவற்றிற்குப் பேருந்துகளில் இலவசமாக சென்று திரும்ப பேருந்து அனுமதிச் சீட்டுகள் அளிக்கப்படுகின்றன. 1981 ஆம் ஆண்டு, அனைத்து நாடுகள் ஊனமுற்றோர் ஆண்டானதால் அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களில் நிரந்தர அடிப்படையில் ஊனமுற்றோர் பலர் வேலைக்கு அமர்த்தப்பட்டனர். மேலும், ஒவ்வொரு பேருந்திலும் உடல் ஊனமுற்றோருக்காகச் சில இருக்கைகள் ஒதுக்கப்பட்டுள்ளன. பள்ளி, கல்லூரி மாணவர்கள் கழகப் பேருந்துகளில் சலுகைக் கட்டண வீதங்களில் பயணம் செய்ய அனுமதிக்கப்படுகின்றனர். இதனை அரசு சமூக நோக்கமாக ஏற்றுக் கொண்டு, இதற்காகும் செலவுகளில் ஒரு பகுதியை சமூகச் செலவு ஆக ஏற்றுக்கொள்ள முடிவு செய்துள்ளது. நெரிசல் நேரங்களில் பள்ளி செல்லும் குழந்தைகள், பணிக்கு செல்லும் மகளிர் ஆகியோரின் தேவைகளை நிறைவு செய்யும் நோக்கத்துடன் மாநகரங்களில் ''மகளிர் குழந்தைகள் மட்டும்'' பேருந்துகள் கணிசமான அளவிற்கு விடப்பட்டுள்ளன. இந்த பேருந்துகளை நடத்துவதற்கு பெண் நடத்துனர்கள் வேலைக்கு அமர்த்தப்பட்டுள்ளனர். பயண நேரத்தைக் குறைக்கும் நோக்கத்துடன் நெரிசல் நேரங்களில் தெரிந்தெடுக்கப்பட்ட சில பேருந்துகளில் இரண்டு நடத்துனர்கள் சோதனை அடிப்படையில் நியமிக்கப்பட்டுள்ளனர். கழகப் பேருந்துகளில் பத்திரிகை நிருபர்கள் இலவசமாகப் பயணம் செய்ய அனுமதிக்கப்படுகின்றனர். மாண்புமிகு சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் பேருந்துகளில் இலவசமாகப் பயணம் செய்ய அனுமதிக்கப்பட்டுள்ளனர், தற்போது அவர்களது கணவர்/மனைவிக்கும் இச்சலுகை (அவர் களிருவரும் சேர்ந்து பயணம் செய்யும்போது) நீட்டிக்கப்பட்டுள்ளது. அவர்கள் இம்மாநிலத்திற்குள்ளேயும் மாநிலத்திற்கு வெளியேயும் எந்தக் கழகப் பேருந்திலும், எங்கு வேண்டுமானாலும் எத்தனை முறை வேண்டுமானாலும் பயணம் செய்யலாம்.

6. ஆற்றிய சிறப்புப் பொதுச் சேவைகள்:

6.1. தமிழ்நாட்டில் நடைபெறும் பல்வேறு திருவிழாக்கள், பண்டிகைகள் ஆகியவற்றிற்கு மாநில போக்குவரத்துக் கழகங்கள் சிறப்பு ஏற்பாடுகளைச் செய்கின்றன. போக்குவரத்து நெரிசலை சுமுக நிலைமைக்குக் கொண்டு வர, போதுமான எண்ணிக்கையில் தனி பேருந்துகள் விடப்படுகின்றன. போக்குவரத்தை முறைப்படுத்த ஏற்பாடுகள் செய்யப்படுகின்றன. பயணிகளின் வசதிக்காக, தேவையான இடங்களில் பந்தல்கள் போடப்படுகின்றன. குடிநீர், கழிப்பிட வசதிகள் ஆகியவை செய்து கொடுக்கப்படுகின்றன.

1982 மார்ச் 24]

6.2. பயணம் செய்யும் பொதுமக்களின் வசதிக்காக பத்து நாட்களுக்கு முன்னதாகவே தங்களது இருக்கைகளுக்கு ஒதுக்கீடு செய்து கொள்ளும் வசதி உள்ளது. இத்தகைய வசதிகள், பெரிய பேருந்து நிலையங்கள் அனைத்திலும் பயணஇறுதி முனைகளிலும் திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகத்தால் செய்து கொடுக்கப்பட்டுள்ளன. இது தவிர, முக்கியமான இடைப் பயண நிலைகளில் (interm dia e points) ஒதுக்கீட்டு முறைஅடிப்படையில் இருக்கைகள் ஒதுக்கீடுசெய்யப்படுகின்றன. இரயில்வேக்களில். உள்ளதைப்போல, பயண இருக்கை ஒதுக்கீட்டிற்கான படிவங்களைப் பூர்த்தி செய்து பெற்றுக் கொண்டு பயண இருக்கைகள் ஒதுக்கீடு செய்யப்படுகின்றன.

6.3. சென்னை, திண்டிவனம், தஞ்சாவூர், திருச்சிராப்பள்ளி, மதுரை, நாகர்கோவில், சேலம், கோயம்புத்தூர், கிருட்டிணகிரி, வேலூர் போன்ற முக்கிய பேருந்து நிலையங்கள் அனைத்திலும் திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகம், கழிப்பிட வசதிகளுடன் பயணி ஓய்வு அறைகளைக் கட்டியுள்ளது. சென்னை, கோயம்புத்தூர், சேலம், திண்டிவனம், திருச்சிராப்பள்ளி, மதுரை ஆகிய இடங்களில் சிற்றுண்டிச் சாலைகளும் அமைக்கப் பட்டுள்ளன. திருச்சிராப்பள்ளி, மதுரை, நாகர்கோவில், கோயம்புத்தூர், சேலம், தஞ்சாவூர், சென்னை ஆகிய இடங்களில் ஓய்வறைகளும் பயண பொருள் பாதுகாப்பு அறை வசதிகளும் உள்ளன. தொகுதி தொகுதியாக வரும் பயணிகளுக்காக சென்னையில் துயிலிட வசதியுடன் கூடிய இடவசதிகள் செய்து கொடுக்கப்பட்டுள்ளன.

6.4. சுற்றுலாவை மேம்படுத்தும் நோக்கத்துடன், மாவட்டங்கள் அனைத்திலுமுள்ள மாவட்ட சுற்றுலா நிலையங்களில் வண்டி நிறுத்துவதற்கான வசதிகள், குடிநீர், கழிப்பிட வசதிகளுடன் ஓய்வறைகள் ஆகியவற்றுடன் மேம்பாடு செய்யும்படி மாநில போக்குவரத்துக் கழகங்கள் அனைத்தும் கேட்டுக் கொள்ளப்பட்டுள்ளன. இவ்வசதிகள் அனைத்தையும் அக் கழகங்கள் தங்களது வாலாயமான தேவைகளை செய்தபின்னர் உபரி நிதி ஏதுமிருப்பின் அவற்றைக் கொண்டு படிப்படியாக நிறைவேற்றும்படி கேட்டுக்கொள்ளப்பட்டுள்ளன.

6.5. விபத்துக்கள், பேருந்துகள் பழுதடைதல் ஆகிய சமயங்களில் பயன்படுத்திக்கொள்ள இயலும் வகையில், விரைவு பேருந்துகளில் கம்பியில்லா தந்தி ஏற்பாடுகள் செய்து கொடுக்கப்பட்டுள்ளன. சென்னை மாநகரைப் போலவே மதுரை மாநகரிலும் பாண்டியன் சாலை போக்குவரத்துக்கழக வண்டிகளில் இத்தகைய போக்குவரத்து வசதிகள் செய்து கொடுக்கப்படும்.

6.6. அந்தமான் தீவுகளில் பேருந்துப் போக்குவரத்து மேம்பாட்டிற்கான ஆலோசனைப் பணிகளை நல்குவதற்கான பொறுப்பை (மத்திய அரசு) சேரன் போக்குவரத்துக் கழகத்திடம்

ஒப்படைத்துள்ளது. அந்தமான் நிக்கோபார் மத்திய நிர்வாகம், பேருந்துக் கூடுகள் கட்டுதல், அந்தமானில் பேருந்து நிலைய வசதிகளை ஏற்படுத்துதல், தங்களது அதிகாரிகளுக்கு பயிற்சி அளித்தல் ஆகிய பொறுப்புகளை இக்கழகத்திற்குக் கொடுத்துள்ளது. இதுவரை ஒன்பது பேருந்துகள் அந்தமானுக்கு அனுப்பப்பட்டுள்ளன.

6.7. தமிழ்நாட்டில் கிராமப்புற மேம்பாட்டிற்காக தமிழ்நாடு ஊரகச் சீரமைப்புச் சங்கத்திற்கு (தாரா) சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் ரூபாய் 20 இலட்சமும், தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம் ரூபாய் 10 இலட்சமும் 1981 மார்ச் திங்களில் உதவித் தொகையாக அளித்திருக்கின்றன.

6.8. முதலமைச்சரின் பொது நிவாரண நிதிக்கு தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம் ரூபாய் 1 இலட்சம், 1981 ஏப்ரல் திங்களில் நன்கொடையாக அளித்திருக்கிறது.

7 சாலை விபத்துக்களைத் தடுத்தல்

7.1. விபத்துக்களை தவிர்ப்பதற்கும் பேருந்துகளைப் பாதுகாப்பாகவும் கவனமாகவும் இயக்குவதற்கும் மாநிலப் போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் பல நடவடிக்கைகளை மேற்கொண்டுள்ளன. சென்ற ஆண்டில் ஏற்பட்ட விபத்துக்களுடன் ஒப்பிடுகையில் இந்த ஆண்டு விபத்துக்கள் கணிசமான அளவிற்குக் குறைந்துள்ளது. இலட்சம் கிலோ மீட்டருக்கு விபத்துக்களின் எண்ணிக்கை சென்ற ஆண்டு 1.10 ஆக இருந்தது இந்த ஆண்டில் 1.07 ஆகக் குறைந்துள்ளது.

7.2. பேருந்து ஓட்டுனர்கள் பேருந்துகளை மிக விரைந்து ஓட்டுவதையும், அதிகாரமளிக்கப்படாத இடங்களில் வண்டிகள் நிறுத்துவதையும் ஓரளவிற்குக் கண்டறிய இயலச் செய்யும் வகையில் பேருந்துகளில் சாதன அமைப்புகள் பொறுத்தப்பட்டிருந்தன. ஆனால், அவை சரி செய்யத்தக்க ஒரு ஏற்பாடேயன்றி, தடுத்து நிறுத்தத்தக்க ஏற்பாடு அல்ல. எனவே, அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களின் பேருந்துகள் அனைத்திலும் மின்னணுவியல் வேகத் தடை கருவி ஒன்றைப் பொறுத்த முடிவு செய்யப்பட்டுள்ளது. இக்கருவி, குறிப்பிட்ட வேகத்திற்கு அதிகமாக வண்டிகளை ஓட்டுனர் இயக்கினால் பொறிக்கு எரிபொருள் அனுப்புவதை இக்கருவி நிறுத்திவிடும். இதுவரை 5,635 பேருந்துகளில் இக்கருவி பொறுத்தப்பட்டுள்ளது.

7.3. ஓட்டுனர்கள் கவனமாகவும் எச்சரிக்கையுடனும் பேருந்துகளை இயக்குவதற்குப் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் பாதுகாப்புப் பரிசுத் திட்டம் கொண்டு வரப்பட்டுள்ளது. தற்போது இத்திட்டத்தின் கீழ் ஓட்டுனர்கள் விபத்து ஏதும் இல்லாமல் இயக்கும் முதலாண்டிற்கு ரூபாய் 100 ரொக்கப் பரிசு

1981 மார்ச் 24]

கொடுக்கப்படும். அடுத்தடுத்தாண்டிற்கு இத்தொகை ஆண்டிற்கு ரூபாய் 25 கூடுதலாகக் கொடுக்கப்படும். இதனால் ஓட்டுநர்கள் எவ்வளவுக்கெவ்வளவு பேருந்துகளைப் பாதுகாப்பாக இயக்கு கிறார்களோ அவ்வளவுக்கவ்வளவு பரிசுத் தொகை கூடிக் கொண்டே வரும்.

தொடர்ந்து விபத்தின்றி வண்டிகள் இயங்கிய ஆண்டுகளின் எண்ணிக்கை.	பரிசுத் தொகை.
(1)	(2) (ரூபாயில்)
ஓராண்டு	100
இரண்டாண்டு	125
மூன்றாண்டு	150
நான்காண்டு	175
முப்பதாண்டு	3,000

7,4 கார் போன்ற அதிகத் திண்மையற்ற வண்டி ஓட்டுநர்க்கும், லாரி போன்ற சரக்கு வண்டி ஓட்டுநர்களுக்கும் இது போன்ற பரிசுத் தொகை வழங்கப்படுகிறதென்றாலும், அப் பரிசு தொகை குறைந்த அளவிலேயே வழங்கப்பட்டு வருகிறது.

7.5. வாகனங்களை ஓட்டுகையில் தவறான வழக்கங்களை ஓட்டுநர்கள் கடைபிடிப்பதால் பல விபத்துக்கள் நிகழ்கின்றன. பேருந்து ஓட்டுநர்களுக்குப் பயிற்சியளிப்பதற்கென்று, முறையான பள்ளி ஏதுமில்லாததால், லாரிகள் ஓட்டப் பழகியோர், திண்மை வாய்ந்த (கனரக) வண்டி ஓட்டும் அனுபவத்தின் அடிப்படையில் பேருந்துகளை ஓட்டவும் நியமிக்கப்படுகின்றனர். அந்த லாரி ஓட்டுநர்கள், கரடுமுரடான பாதையில் பெரிய லாரிகளை ஓட்டுகையில் ஏற்பட்ட பழக்கவழக்கம் பேருந்துகளை அவர்கள் ஓட்டுமுறையிலும் கடைபிடிக்கப்படுகிறது. வண்டி ஓட்டுகையில் பழக்கங்கள் ஏதுமின்றி, முறைப்படி ஓட்டுநர்கள் பலரை உருவாக்க ''சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனத்'' தலைமையின் கீழ் ஓட்டுநர்களுக்குப் பயிற்சி அளிக்கும் திட்டமொன்று கொண்டு வரப்பட்டுள்ளது. இத்திட்டத்தின்படி, தேவையான உடற் கட்டுடைய எஸ்.எஸ்.எல்.சி. கல்வித் தகுதி பெற்ற வண்டி ஓட்டத் தெரியாத இளைஞர்கள் தெரிந்தெடுக்கப்பட்டு, திண்மையற்ற வண்டிகளையும், திண்மை வாய்ந்த வண்டிகளையும் ஓட்டுவதிலும், மோட்டார் எந்திரவியல், பொது மக்கள் தொடர்பு, முதலுதவி முதலியவற்றிலும், 32 வாரங்களுக்குத் தீவிரப் பயிற்சி அளிக்கப்படுவர். அப்பயிற்சிக்குப் பின்னர், அவர்கள் வேலைவாய்ப்பகத்திடமிருந்து கோரிப் பெறாமலேயே

மாநிலப் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் நேரடியாத் நியமிக்கப்படுவதற்குக் கருதிப்பார்க்கப்படுவர். போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு நன்கு பயிற்சி பெற்ற ஓட்டுநர்களை உருவாக்கிக தரும்பொருட்டு அகதிகளுக்கும் ஓட்டுநர் பயிற்சி விரும்பிய உள்ளூர்க்காரர்களுக்கும் ஓட்டுநர் பயிற்சி அளிப்பதற்காக, சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம் கும்மிடிபூண்டியிலுள்ள திண்நிலை (கனரக) வண்டி எந்திரக் கம்மியர்—ஓட்டுநர் நில வரத்தை மேற்கொண்டுள்ளது. திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகம், இவ்வாண்டு மதுரையில் ஓட்டுநர் பயிற்சிப்பள்ளி ஒன்றை அமைத்துள்ளது. விபத்துகள் நிகழாமல் தடுப்பது பற்றியும் ஓட்டுநர்களுக்குக் கல்வியூட்டுவதற்கும் பல்வேறு போக்குவரத்துக் கழகங்களிலும், போக்குவரத்து தொடர்பான வகுப்புகள் நடத்தப்பட்டு வருகின்றன.

7.6. தீ விபத்துக்களினால் ஏற்படும் சேதங்களைக் குறைக்க போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகள் அனைத்திலும் தீயணைப்புக் கருவிகளுக்கு வகை செய்ய ஆணை பிறப்பிக்கப்பட்டுள்ளது.

7.7. வாடகை வண்டிகள், தனியாருக்குச் சொந்தமான லாரி வண்டி ஓட்டுநர்களுக்குப் பயிற்சி அளிக்க, தொழிற் பயிற்சி நிறுவனத் தலைமையின்கீழ், மாவட்டத் தலைமையிடங்கள் அனைத்திலும் ஓட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளிகளை ஏற்படுத்தும் புதிய திட்டமொன்று ஆய்வில் உள்ளது.

7.8. விபத்துக்களில் பலியானோருக்கு உடனடியாக ரொக்க உதவி அளிக்க, இறந்துவிட்டால் 1,000 ரூபாயும், காயமடைந் தால் கால நிலைக்கு ஏற்ப ரொக்க உதவி அளிக்கும் திட்டம் கொண்டு வரப்பட்டுள்ளது. இத்திட்டத்திற்கு இடருதவி தொடர் பான முதலமைச்சர் நிதியிலிருந்து, நிதியுதவி அளிக்கப்படுகிறது. மேலும், இத்திட்டம் மாவட்ட ஆட்சியர்கள் வாயிலாக, போக்கு வரத்து ஆணையரால் நிருவகிக்கப்படுகிறது.

8 தொழிலாளர் நல நடவடிக்கைகள்:

8.1. மேலும் பயணம் செய்யும் பொது மக்களுக்கான தங்கள் புரவலர்களுக்கும் பணிபுரிவதோடு, தங்கள் பணியாளர் களின் நலத்திலும் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நாட்டம் கொண் டுள்ளன.

8.2. பல்வேறு போக்குவரத்துக் கழகங்களில், சம்பள வீதங்கள், அகவிலைப் படி, விடுப்பு விதிகள், மருத்துவ வசதிகள் முதலியவை ஒரே சீராக அமைய வேண்டும் என்பதுதான் அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலும், தற்போது செயலி லுள்ள நீண்டநாள் சம்பளச் சீரமைப்புத் திட்டத்தின் நோக்க மாகும். மாநில அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களில் பல்வேறு பதவித் தரங்களுக்கு நிலவி வந்த பல சம்பள வீதங்களை இத் திட்டம் குறைக்க வகை செய்வதோடு, பணியாளர்களின் கல்வித் தகுதி அனுபவத்தை யொட்டி, இச்சம்பள வீதங்களுக்குள் பல்வேறு நிலைகளை, ஒருங்கிணைப்பதற்கு வகை செய்கிறது.

1982 மார்ச் 24]

8.3. பதவி உயர்விற்குத் தக்க வாய்ப்பில்லாததால் தொழிலாளர்களின் மனத்தில் எழக்கூடிய சோர்வைப் போக்கவும், நீண்டநாள் சம்பளச் சீரமைப்புத் திட்டம் வகை செய்கிறது முப்பது ஆண்டுகள் பணியாற்றிய ஒரு தொழிலாளரின் பணி நிறைவு அளிப்பதாக இருந்தால், குறிப்பிட்ட பதவியை அடைந்ததும் பதவிக்காலம் முழுவதும் அவர் ஊதிய உயர்வைப் பெற உரிமையுடையவராவார் என்றும் இத்திட்டம் வகை செய்கிறது. பதவி உயர்வு அளிப்பது குறித்து இதுவரையில் ஓராண்டிற்கு ஒருமுறை ஆய்வு செய்யப்பட்டது. இது, இப்போது ஓராண்டிற்கு நான்கு முறை மேற்கொள்ளப்படுகிறது.

8.4. அகவிலைப் படி, வீட்டு வாடகைப் படி, நகர ஈட்டுப்படி, கிராமப்படி, மருத்துவப்படி, விடுப்பு, மருத்துவப் பயன்கள் முதலியவை, அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலும் ஒரே சீராக்கப்பட்டுள்ளன.

8.5. அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலும் உள்ள அனைத்துப் பிரிவுப் பணியாளர்களையும் உள்ளிட்ட செயலூக்கத் திட்டங்கள் நடைமுறையில் உள்ளன. இவை பின்வரும்— நோக்கங்களை எய்துவதற்காகச் செயல்படுத்தப்படுகின்றன :

(அ) தொழிலாளர் மிகுதியான சம்பளம் ஈட்ட இயலுவதன் மூலம் பயனடைதல் ;

(ஆ) அதிக அளவில் பணியாளர்கள் உயர்ந்த செயற்படுதல், பொதுச் சேவையை நன்முறையில் புரிதல் ஆகியவற்றின்மும், சிறந்த முறையில் பணிபுரிந்து பொதுமக்கள் பயன் பெறச் செய்தல் ; மற்றும்

(இ) செலவைக் குறைத்தும், உற்பத்தியைப் பெருக்கியும் கழகம் பயனடையச் செய்தல்.

சம்பளத்தில் 20 முதல் 25 சதவீதம் வரையில்தான் செயலூக்கத் தொகை அளிக்கப்படும் என்றிருந்த உச்ச வரம்பு நீக்கப்பட்டுள்ளது.

8.6. பேருந்துக் கட்டணங்கள் உயர்த்தப்பட்ட போதிலும், வசூலாகும் கட்டணத்திற்குரிய படியை அதற்கேற்ற விகிதாச்சாரத்தில் குறைக்கவில்லை ; ஆனால், கட்டணங்களை அதிகரித்ததின் மூலம் கிடைக்கப்பெறும் வருவாயில் தொழிலாளர்களும் பங்கு பெறும் வண்ணம் படியும் வரையறுக்கப்பட்டுள்ளது.

8.7. புதிய ஊதியத் திட்டம் 1980ஆம் ஆண்டு செப்டம்பர் திங்கள் முதல் நாளிலிருந்து செயலுக்கு வந்தது.

8.8 படிகள் :

8.8.1. காலாண்டிற்கு நுகர்வோர் விலைவாசி குறியீட்டெண் வீதத்தில் 360 புள்ளிகளுக்கு மேல் உயரும் புள்ளி ஒன்றுக்கு 1.30 ரூபாய் வீதம், தொழிற்சாலைப் பணியாளர்களுக்கு அகில இந்திய நுகர்வோர் விலைவாசிக் குறியீட்டெண் அடிப்படையில் அகவிலைப் படி வழங்கப்படுகிறது.

8.8.2. சென்னையில் ஏனைய மாவட்டத் தலைநகர்கள், கழகத் தலைமையிடங்கள் ஆகியவற்றில் வசிக்கும் எல்லாப் பணியாளர்களுக்கும் 15 சதவீதம் என்ற வீதத்திலும் ஏனைய இடங்களிலும் வசிக்கும் பணியாளர்களுக்கு 12 சதவீதம் என்ற வீதத்திலும் வீட்டு வாடகைப் படி அளிக்கப்படுகிறது.

8.8.3. சென்னை நகரத்தில் வசிக்கும் பணியாளர்களுக்கு நகர ஈட்டுப்படி 8 சதவீதம் என்று முறைப்படுத்தப்படுகிறது. மதுரை. கோயம்புத்தூர், திருச்சிராப்பள்ளி, சேலம் ஆகிய நகர்களில் வசிக்கும் பணியாளர்கள் அனைவருக்கும் 5 சதவீதம் என்றும், ஏனைய இடங்களில் வசிக்கும் பிற பணியாளர்களுக்கு இதே 5 சதவீதம் என்றும் முறைப்படுத்தப்பட்டு 'கிராமப் படியாக' அளிக்கப்படுகிறது.

8.8.4. அடிப்படைச் சம்பளம் அகவிலைப் படியில் 4 சதவீதம் என்ற வீதத்தில் உயரளவு 40 ரூபாய் என்பதற்கு உட்பட்டு மருத்துவப்படி அளிக்கப்படுகிறது.

8.8.5. சலவைப்படி, திங்கள் ஒன்றுக்கு 6 ரூபாயிலிருந்து 8 ரூபாயாக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

8.8.6. மலை வாழ்விடப்படி, திங்கள்ஒன்றுக்கு ஒரு பணியாளர் ஒருவருடைய அடிப்படைச் சம்பளத்தில் 5 சதவீதம் என்ற வீதத்தில், குறைந்த அளவு 25 ரூபாய் உயரளவு 50 ரூபாய் என்பதற்கு உட்பட்டுத் திருத்தியமைக்கப்பட்டுள்ளது.

8.9. விடுப்புப் பயன்கள் :

8.9.1. எல்லாப் பணியார்களுக்கும், 1980ஆம் ஆண்டு னவரி திங்கள் முதல் நாளிலிருந்து சம்பளத்துடன் கூடிய தற்செயல் விடுப்பு, ஆண்டொன்றுக்கு பத்து நாட்கள் அளிக்கப்பட்டு வருகின்றன.

8.9.2. மகளிருக்குப் பணிக்காலத்தில் மூன்று முறை அளிக்கப்படும் மகப்பேறு விடுப்பு 60 நாட்களிலிருந்து 90 நாட்களாக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

8.9.3. ஆண்டொன்றுக்கு மருத்துவ விடுப்பு (sick leave) நாட்களிலிருந்து 8 நாட்களாக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

[1982 மார்ச் 24]

8.10. போக்குவரத்துக் கழகங்கள் 25-க்கு அதிகமாகப் பேருந்துகளையுடைய பணிமனைகளில் சிற்றுண்டிச் சாலைகளையும் வானொலி, தொலைக்காட்சிப் பெட்டி போன்ற பொழுது போக்கு வசதிகளுடன் கூடிய ஓய்வறைகளையும் அமைத்துள்ளன. சிற்றுண்டிச் சாலைகளில் தொழிலாளர்களுக்கு குறைந்த விலையில் உணவு வழங்கப்படுகிறது. இரவு நேரத்தில் பணியாற்றும் தொழிலாளர்களுக்கு சிற்றுண்டியும் தேநீரும் இலவசமாக வழங்கப்படுகின்றன. ஒவ்வொரு கழகமும், விடுப்புக் காலங்களிலும், விடுமுறை நாட்களிலும் தொழிலாளர்கள் தங்குவதற்காக தெரிந்தெடுக்கப்பட்ட இடங்களில் விடுமுறைக் கால ஓய்வு இல்லங்கள் கட்டக் கருதியுள்ளன. அனைத்து அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களையும் சேர்ந்த பணியாளர், தமது குடும்பத்தைச் சேர்ந்த ஐவருக்கு மேற்படாதவர்களுடன் ஆண்டிற்கொருமுறை அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகளில் மாநிலம் முழுவதும் இலவசமாகப் பயணம் செய்யலாம். சோழன் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகம், சேரன் போக்குவரத்து கழகம், அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகம் போன்ற கழகங்களிலுள்ள பணியாளர்கள், ஆண்டொன்றுக்கு மொத்தம் 2,750 கிலோ மீட்டர் தொலைவிற்கு எத்தனை முறை வேண்டுமானாலும் பயணம் செய்யலாம். அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் நிருவாகங்களும், போக்குவரத்துக் கழகங்களைச் சார்ந்த தொழிலாளர்களின் 2 பிள்ளைகளுக்கு பள்ளி அல்லது கல்லூரிக்குச் சென்று வர இலவசப் பயண அனுமதிச் சீட்டுகளை வழங்கி வருகின்றன.

8.11. பணியிலிருக்கும் தொழிலாளர் ஒருவர் இறந்து விட்டால் அவருடைய குடும்பத்திற்கு இடருதவி அளிக்கும் பொருட்டு இறந்தவருடைய ஆதரவில் இருக்கும் ஒருவருக்கு, வேலைவாய்ப்பு அலுவலகத்தைக் கேட்காமலேயே போக்குவரத்துக் கழகத்தில் அவரது தகுதியைப் பொறுத்து வேலைவாய்ப்பு அளிக்க வகை செய்யப்பட்டுள்ளது. பணிக்காலத்தில் ஏலாமையுற்ற பணியாளர்கள், பொருத்தமான வேறொரு பணியில், புதிதாக நியமனம் செய்யப்படுவது போலவே தொடர்ந்து பணிபுரிய அனுமதிக்கப்படுகிறார்கள். முச்சக்கரவண்டி வாங்குவதற்காக, 50 சதவீதம் உதவித்தொகையும், 50 சதவீதம் குறைந்த வட்டிக்கு நீண்டகாலத் தவணையில் கடனும் உடல் ஊனமுற்ற பணியாளர்களுக்கு வழங்கப்படுகிறது.

8.12. அரசு மருத்துவமனைகளில் அரசுப் பணியாளர்களுக்கு அளிக்கப்படுவது போன்ற இலவச அகநோயாளி மருத்துவ வசதி, போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களுக்கும் கிடைக்க அரசு ஆணை பிறப்பித்துள்ளது. இத் திட்டம் 1978ஆம் ஆண்டு ப்ரல் திங்கள் 1ஆம் நாள் முதல் நடைமுறைக்கு வந்த

8.13. போக்குவரத்துக் கழகங்கள் அனைத்திலும் குடும்ப நல நிதித் திட்டம் செயலுக்குக் கொண்டுவரப்பட்டுள்ளது. தொழிலாளர் ஒருவர் இறந்த ஒரு வாரத்திற்குள் இழப்பீட்டுத் தொகையையும், பணிக்கால பயன்களையும் வழங்கும்படி கழகங்களுக்குக் கட்டளைகள் பிறப்பிக்கப்பட்டுள்ளன. இதேபோன்று பணியிலிருந்து ஓய்வு பெறுபவருக்கு வருங்கால வைப்பு நிதியில் அவருக்குள்ள தொகை, அவருக்குரிய பணிக்கொடை முதலியவை அவர் ஓய்வு பெற்ற நாளிலேயே வழங்கப்பட வேண்டுமென்று உத்தரவிடப்பட்டுள்ளது.

8.14. கழகங்கள் ''தொழிலாளர் நல அறக்கட்டளைகளை'' ஏற்படுத்தி, தங்களுடைய அதிகப்படியான வருவாயிலிருந்து கணிசமான பகுதியை அதற்கு ஒதுக்குவதற்குக் கழகங்கள் நடவடிக்கை எடுத்து வருகின்றன. இந்நிதி, தொழிலாளர்களின் குழந்தைகளுக்குத் தேவையான புத்தகங்கள், குறிப்பேடுகள், எழுது பலகைகள், படிப்புதவித் தொகை முதலியன வழங்கப் பயன்படுத்தப்படுகிறது. தொழிலாளரின் பிள்ளைகள் பள்ளி இறுதித் தேர்வில் மாவட்டத்தில் முதலாவதாகத் தேறியவர்களாயிருப்பின் அவர்களுடைய உயர் கல்விக்காகும் செலவை ஏற்கவேண்டுமென்று அனைத்துக் கழகங்களுக்கும் கட்டளையிடப்பட்டுள்ளது.

முன்பணங்கள்:

8.15. போக்குவரத்துக் கழகங்கள் அனைத்தும் தங்கள் பணியாளர்களுக்கு 6 சதவீத வட்டி வீதத்தில் திருமண முன்பணம் அளிக்கின்றன. இந்த முன் பணம் எளிய தவணைகளில் வசூலிக்கப்படத்தக்கதாகும். பெண் தொழிலாளியின் திருமணத்திற்கு அல்லது தொழிலாளர்களின் மகள் திருமணத்திற்கு வழங்கப்படும் முன்பணம் ரூ. 1,000-லிருந்து ரூ. 1,500 ஆகவும், தொழிலாளரின் திருமணத்திற்கு அல்லது தொழிலாளரின் மகன் திருமணத்திற்கு வழங்கப்படும் முன்பணம் ரூ. 500,லிருந்து ரூ. 1,000-ஆகவும் உயர்த்தப்பட்டுள்ளது. பண்டிகை முன்பணம் ரூ. 400-லிருந்து ரூ. 500 ஆக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது. கைத்தறி முன்பணத்தை வசூலிப்பதற்கான தவணைகளின் எண்ணிக்கை 6-லிருந்து 8 ஆக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

8.16. சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம், சோழன் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகம், பாண்டியன் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகம் ஆகியவை தங்கள் பணியாளர்களுக்கு இன்றியமையாப் பண்டங்கள் வழங்குவதற்காக பணியாளர் கூட்டுறவுப் பண்டக சாலைகளுக்குக் குறைந்த வட்டி வீதத்தில் நிதி உதவி அளித்துள்ளன. தங்கள் பணியாளர்களுக்கு இன்றியமையாப் பொருட்களை வழங்குவதற்காக, கூட்டுறவுச் சங்கங்களை அமைக்கும்படி ஏனைய போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு உத்தரவிடப்பட்டுள்ளது. பல்வேறு கிளைகளில் பணிபுரியும் பணியாளருக்கு உணவு தானியங்கள் மற்றும் இன்றியமையாப்

1982 மார்ச் 24]

பொருட்களை கூட்டுறவுப் பண்டகசாலைகள் மூலம் வழங்கு வதற்காக, சேரன் மற்றும் சோழன் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இயல் ஊர்திகளுக்கு (Mobile van) ஏற்பாடு செய்துள்ளன. பணியாளர்கள் நகர்புற வீட்டு வசதி வளர்ச்சி கழகத்திடமிருந்து கடனுதவி பெற்று "சொந்த வீடு கட்டும்" திட்டத்தின் கீழ் வீடுகளைக் கட்டிக் கொள்வதற்கு சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் உதவியுள்ளது. இக்கழகம் தம் பணி யாளர்களுக்கு வீடு கட்டுவதற்காக வட்டிக்கு உத்திரவாதம் அளித்து அல்லது நிலங்களை மேம்பாடு செய்து கொடுத்து கணிசமான அளவிற்கு நிதியுதவி வழங்கியுள்ளது. ஏனைய கழகங்களும் தங்கள் பணியாளர்களுக்கு வீடுகளைக் கட்டிக் கொடுக்க நடவடிக்கை எடுத்து வருகின்றன. சாலைப் போக்கு வரத்து நிறுவனத்தின் இயக்குநர் இத்திட்டத்தை அமல் படுத்தும் எல்லா துறைகளும் ஒருங்கிணைந்து செயல்படுவதற்கு பதவிவழி தனிச் சிறப்பு அதிகாரியாக நியமிக்கப்பட்டுள்ளனர். இவர் நெடுஞ்சாலைத்துறை தலைமைப் பொறியாளருக்கு ஒப்பானவர்.

8.17. எல்லா போக்குவரத்துக் கழகங்களும் தங்கள் தொழிலாளர்களுக்கு காலணிகளையும் ஓட்டுநருக்கு குளுமை கண்ணாடியையும் வழங்கி வருகின்றன. தைத்த சீருடைகளை தொழிலாளர்களுக்கு வழங்குவதற்கு பதிலாக, அவர்களே கேட்டுக் கொண்டதற்கிணங்க தொழிலாளி ஒருவருக்கு ரூ.30 என்ற வீதத்தில் தையற்கூலியுடன் துணிகளை இக்கழகங்கள் வழங்கி வருகின்றன. ஐந்து ஆண்டுகள் பணிமுடித்த தொழிலாள ருக்கு மூக்கு கண்ணாடி தேவைப்படின் அவற்றை இலவசமாக பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகம் வழங்கி வருகிறது. பத்தாண்டுகள் பணி முடித்த தொழிலாளர்கள் பணியைப் பாராட் டும் வகையில் இக்கழகம் அவர்களுக்கு கைக்கடிகாரங்களைப் பரிசளிக்கிறது. மலைப்பகுதிகளில் பணிபுரியும் தொழிலாளர் களுக்கு கம்பளிக்குட்டையும் (muffler) கம்பளிச் சட்டையும் வழங்கக் கருதப்பட்டுள்ளது.

8.18. பணியாளர்களின் நலனுக்காக போக்குவரத்துக் கழகங்கள் அவசரமருத்துவ ஊர்திகளை (Ambulance van) பராமரித்து வருகின்றன.

பணியில் புதிதாக நியமிக்கப்பட்டவர்கள்.

8.19. தொழில் பழகுவோருக்கான உதவித் தொகை 1961 ஆம் ஆண்டு தொழில் பழகுவோர் (மத்திய சட்டம்) சட்டத்தில் வரையறுத்துள்ள தொகையை விட உயர்த்தி நிர்ணயிக்கப்பட்டுள்ளது.

ஊதியக்கொளை:

8.20. பாண்டியன் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகம், சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம், சோழன் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகம், அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகம், கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகம் அவற்றைச் சார்ந்த பொறியியல் கழகங்கள் ஆகியவற்றைச் சேர்ந்த அனைத்து பணியாளர்களுக்கும் உயர்அளவு 20 சதவீத ஊதியக் கொடை கருணைப்படி அளிக்கப்பட்டது. பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகம், தந்தைப் பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம் ஆகியவற்றின் பணியாளர்கள் ஒவ்வொருவருக்கும் 8.33 சதவீத குறைந்த அளவு ஊதியக் கொடையும், ரூ. 200 கருணைப்படியும் வழங்கப்பட்டது. அத்துடன் 1981ஆம் ஆண்டிற்காக அனைத்து போக்குவரத்துக் கழகங்கள், பொறியியல் கழகங்களைச் சேர்ந்த பணியாளர் ஒவ்வொருவருக்கும் ரூ.260 சாதனை ஊக்கத் தொகையாக வழங்கப்பட்டது.

9. பொது :

9.1. புதிய, நல்ல ஆதாயம் தரக்கூடிய பேருந்து வழித் தடங்களை உருவாக்குவதற்காக, ஒவ்வொருமாவட்டத்திலும்.

1. மாவட்ட ஆட்சியர் (தலைவர்)
2. வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரி.
3. போக்குவரத்துக் கழகத்தின் நிருவாக இயக்குநர்
4. கோட்டப்பொறியாளர் (நெடுஞ்சாலை கிராமப் புறப் பணிகள்).
5. மாவட்ட ஆட்சியரின் நேர்முக உதவியாளர் (ஊர் வளர்ச்சி)

ஆகிய அலுவலர்களைக் கொண்ட குழு அமைக்கப்பட்டுள்ளது.

9.2. போக்குவரத்துப் பணி நடத்துவது, மறு சீரமைப்பு செய்வது தொடர்பாக, பிறநாடுகளுக்கும், மாநிலங்களுக்கும் ஆலோசனை நல்குவதற்காக, பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் (பெருநகர்ப் பிரிவு) மேலை நாட்டு ஆலோசனை பிரிவு ஒன்று அமைக்கப்பட்டுள்ளது. இப்பிரிவு ஏமன் குடியாட்சியில் போக்குவரத்துத் துறையில் பழுது பார்த்தல், பராமரிப்புப் பகுதிகளில் சீரமைப்புக்கு ஆலோசனை குறிப்பளித்து அது நடைமுறையில் செயல் பட்டுக் கொண்டிருக்கிறது அதுபோல கோவாவில் கடம்பா போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கும் இப்பிரிவு ஆலோசகர்களாக அமைக்க ஒரு திட்டம் முடிவாகி வருகிறது.

9.3. போக்குவரத்து நிருவாகத்தைச் செம்மைப் படுத்துவதற்காக காரைக்குடி, பொள்ளாச்சி ஆகிய இடங்களில் ஆராய்ச்சி வளர்ச்சி நிலையங்கள் ஏற்படுத்தப்பட்டுள்ளன.

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

1982 மார்ச் 24]

10. மோட்டா வாகன பராமரிப்பு நிறுவனம்

10.1. தமிழக அரசுத் துறைகளைச் சார்ந்த சுமார் 6,500 மோட்டார் வண்டிகளைப் பராமரிக்கும் பொறுப்பு மோட்டார் வாகன பராமரிப்பு நிறுவனத்தினுடையதாகும். இந்நிறுவனப் பிரிவுகளாக ஒன்பது பணிமனைகளும், இரண்டு பணிநிலையங்களும், ஒரு பண்டக நிர்வாகப் பிரிவும் உள்ளன. இதுவரை இருந்த மத்திய கொள்முதல் பண்டக சாலைப்பிரிவு கடந்த செப்டம்பர் திங்களிலிருந்து கூடுதல் பணிகளோடு பண்டக நிர்வாகப் பிரிவுகளாகச் செயல்படத் தொடங்கியுள்ளது. வாகனங்களுக்கு வேண்டிய அசல் உதிரிப் பாகங்கள், கருவிகள், டயர்கள், டியூப்புகள், போன்றவற்றை உற்பத்தி செய்வோரிடமிருந்து நேரடியாக குறைந்த விலையில் கொள்முதல் செய்யப்படுகின்றன. காவல்துறை வாகனங்கள் உட்பட ஏனைய அரசுத் துறை வாகனங்களுக்கும் அவை விநியோகிக்கப்படுகின்றன. தர்மபுரியில் கட்டப்பட்டுள்ள பணிமனை விரைவில் செயல்படத் தொடங்கும்.

10.2. தற்போதிருக்கும் அரசு பணிமனைகள் போதுமானதாக இல்லாததால், 1982–83 ஆம் ஆண்டில் 65 தனியார் பணிமனைகளுக்கு வரையறுக்கப்பட்ட நியதிகளாக அங்கீகாரம் அளிக்கப்பட்டுள்ளது.

10.3. அரசுத்துறை வாகனங்களை பழுதுபார்க்க தனியார் பணிமனைகளையே சார்ந்திருக்கும் நிலையைத் தவிர்க்க, ஒவ்வொரு மாவட்டத்திலும் அரசின் பணிமனை அமைப்பதே அரசின் கொள்கையாகும். வேலூரில் ஒரு பணிமனை அமைக்கவும் மற்றும் ஈரோடு, இராமநாதபுரம், புதுக்கோட்டை, உதகமண்டலம், சென்னையில் பட்டினப்பாக்கம் ஆகிய இடங்களில் ஒவ்வொரு பணிநிலையம் அமைக்கவும் அரசு அனுமதி அளித்துள்ளது. இதற்கான ஆயத்த வேலைகளும் நில கையகப்படுத்தும் வேலைகளும் தீவிரமாக நடைபெற்று வருகின்றன. இந்த ஆண்டில் திருநெல்வேலியிலுள்ள பணிநிலையத்தை ரூ.6.00 இலட்ச செலவில் முழுப் பணிமனையாக மேம்படுத்தவும் தலைமைச் செயலக வளாகத்தினுள் ரூ.32,000 செலவில் ஒரு பெட்ரோல் குழாய் (Consumer pump) அமைக்கவும் அரசு அனுமதி அளித்துள்ளது.

10.4 சென்ற ஆண்டு மோட்டார் வாகன பராமரிப்பு நிறுவன பணி மனைகள் ஏறக்குறைய 18,000 பழுது பார்க்கும் வேலைகள் செய்துள்ளன. 1980 ஆம் ஆண்டு ஆகஸ்டு திங்கள் முதல் 1981ஆம் ஆண்டு டிசம்பர் திங்கள் இறுதிவரையிலான காலத்தில் 351 கழித்தொதுக்கப்பட்ட வாகனங்களை ஏலம் விட்டு விற்றதன் மூலம் கிடைத்த தொகை ரூ. 61 இலட்சமாகும். இந்த ஆண்டும் இவ்வழியில் மேலும் சுமார் 40 இலட்சம் ரூபாய் வரை வருமானம் கிடைக்கும் என [illegible]பார்க்கப் படுகிறது.

[1982 மார்ச் 24

10.5. இந்நிறுவனத்தை, பணிபுரியும் துறையாக கருதுமாறு அரசு ஆணை பிறப்பித்துள்ளது.

1 . முடிவுரை:

11. 1. இவ்வாறாக பொது மக்களுக்கு திறமையான, சிக்கனமான, பாதுகாப்பான, ஒருங்கிணைந்த போக்குவரத்து வசதிகள் செய்து கொடுக்க வேண்டும் என்ற நோக்கத்தை நிறைவேற்றுவதற்காக பயணி — சாலைப் போக்குவரத்துத் துறையின் எல்லாக் கூறுகளும் கருத்தில் கொள்ளப்பட்டுள்ளதை இவற்றிலிருந்து காணலாம். பொது மக்களுக்குக் குறைந்த கட்டணத்தில் போக்குவரத்து வசதி செய்து கொடுப்ப நல்ல ஆதாயம் தரக்கூடிய வணிக நிறுவனங்களாக இயங்குவ ஆகிய இவ்விரு நோக்கங்களையும் கருத்திற் கொண்டு அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் செயற்பட்டு வருகின்றன.

11.2. நடப்பாண்டில், மோட்டார் வண்டிகள், பராமரிப்பு அமைப்பு உட்பட அனைத்து நிறுவனங்களிலும் தொழில் அமைதி பொதுவாக நிலவியது. மாநில அரசு நிறுவனங்களும், அரசும், பணியாளர்களின் நியாயமான குறைகளைப் பரிவுடன் கவனித்து உரிய நடவடிக்கைகளை மேற்கொண்டுள்ளன.

வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS